

<b>Antrag</b>	Datum: 07.02.2019
Entscheidendes Gremium: <b>Bürgerschaft</b>	
<b>Thomas Jäger (NPD)</b> <b>Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH, Germania-Insolvenz und Land Mecklenburg-Vorpommern</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
06.03.2019	Bürgerschaft
Zuständigkeit	
Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock beschließt, dass vor dem Hintergrund der Insolvenz der Berliner Airline Germania und der sich daraus mit aller Wahrscheinlichkeit ergebenden finanziellen Probleme für die Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH dem Unternehmen keine operativen Zuschüsse / Verlustausgleichszahlungen aus dem Haushalt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gewährt werden.

Derselbe Grundsatz muss auch für eventuelle künftige Ausfälle von Fluganbietern gelten. Falls erforderlich, sind in Abstimmung mit dem Landkreis Rostock entsprechende Änderungen im Gesellschaftervertrag vorzunehmen.

2. Stattdessen sucht der Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock den Kontakt mit der Landesregierung, namentlich mit dem Finanzministerium und dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, was mit dem Ziel geschehen soll, den finanziellen Verlust, der der Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH durch die Insolvenz der Airline Germania droht, mit Landesmitteln auszugleichen.
3. Der Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bittet die Landesregierung, ungeachtet der 2014 bekannt gewordenen Ergebnisse der Analyse zur Zukunftsfähigkeit des Flughafens Rostock-Laage, erstellt von der PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), näher zu prüfen, ob eine Beteiligung des Landes an der Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH mittlerweile als möglich angesehen wird.
4. Gleichzeitig ist auszuloten, ob Mittel der EU, deren größter Nettozahler die Bundesrepublik Deutschland ist, für eine Sicherung des Standortes Laage eingesetzt werden können.
5. Über seine Bemühungen im Sinne der Punkte 1 bis 4 des vorliegenden Antrags erstattet der Oberbürgermeister Bürgerschaft und Öffentlichkeit bis zum 30. April 2019 in geeigneter Form Bericht.

**Sachverhalt:**

Durch die Insolvenz der Berliner Airline Germania dürfte auch die Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH in eine finanzielle Schieflage geraten: So hatten von den 296 000 Passagieren, die 2018 auf dem Flughafen Laage abgefertigt worden sind, rund 130 000 ihren Flug bei Germania gebucht (SVZ vom 06.02.2019, S. 1). Mittlerweile mehrten sich die Stimmen, die einen Rückzug der Hanse- und Universitätsstadt als Mitgesellschafter befürworten, was einer Stilllegung des zivilen Flugverkehrs in Laage gleichkommen würde und aus einem rein kaufmännischen Blickwinkel heraus sogar nachvollziehbar ist. In rechtlicher Hinsicht wäre ein solcher Schritt aber ganz offensichtlich mit nachteiligen Konsequenzen für die derzeitigen Gesellschafter verbunden. So jedenfalls geht es aus einer kleinen Anfrage an die Landesregierung ([www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/33621/foerderung\\_des\\_flughafens\\_rostock\\_laage.pdf](http://www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/33621/foerderung_des_flughafens_rostock_laage.pdf); abgerufen am 06.02.2019) vom 09.09.2013 hervor. Auf die Frage, welche Konsequenzen sich für die Anteilseigner an der Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH bei einer Einstellung des zivilen Flugbetriebs ergäben, antwortete die damalige Landesregierung: „Im Falle einer Einstellung des zivilen Flugbetriebs innerhalb der Zweckbindungsdauer der einzelnen geförderten Investitionen entstünden Rückforderungsansprüche an den jeweiligen Maßnahmeträger. Dies ist in den Fällen der Bewilligung ab 2000 die Hansestadt Rostock, zuvor der Landkreis Rostock. Die Zweckbindungsdauer beträgt – je nach Art der Maßnahme – bis zu 25 Jahre.“

Die damalige rot-schwarze Koalition in Schwerin verpflichtete sich gemäß Ziffer 117 ihrer Koalitionsvereinbarung (2011 – 2016), die Entwicklung des Laager Flughafens als „Landesflughafen“ mit dem Ziel einer langfristigen Privatisierung zumindest zu prüfen. Dazu beauftragte sie die PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), eine Analyse zur Zukunftsfähigkeit des Flughafens zu erstellen, wobei es sich „um einen ersten Baustein im Rahmen einer Gesamtuntersuchung“ handeln sollte. In der Analyse kam PwC zu dem Ergebnis, dass Rostock-Laage zwar durchaus Vorteile biete (Höhe der zu zahlenden Flughafenentgelte, geringe Rollzeiten, Nachtflugregelung). Doch würde durch das große Flugangebot an den Standorten Hamburg oder auch Berlin ein beträchtlicher Teil der Passagiernachfrage aus M-V dorthin abgezogen ([www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/33496/ergebnisse\\_zur\\_untersuchung\\_der\\_zukunftsaefahigkeit\\_des\\_flughafens\\_rostock\\_laage.pdf](http://www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/33496/ergebnisse_zur_untersuchung_der_zukunftsaefahigkeit_des_flughafens_rostock_laage.pdf); abgerufen am 06.02.2019).

Die Partei des Antragstellers bzw. die damalige NPD-Landtagsfraktion legte im August 2013 einen Antrag vor, mit dem sie eine Mehrheitsbeteiligung des Landes Mecklenburg-Vorpommern von mindestens 51 Prozent am Gesellschaftskapital forderte ([www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/33600/ja\\_zum\\_flughafen\\_rostock\\_laage\\_beteiligung\\_des\\_landes\\_umsetzen.pdf](http://www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/33600/ja_zum_flughafen_rostock_laage_beteiligung_des_landes_umsetzen.pdf); abgerufen am 06.02.2019). Einem solchen Schritt stand die Landesregierung ablehnend gegenüber, was sie in der Fragestunde des Landtages am 30. Januar 2014 noch einmal deutlich machte ([www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/34300/plenarprotokoll\\_6\\_61.pdf#page=4](http://www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/34300/plenarprotokoll_6_61.pdf#page=4); abgerufen am 06.02.2019): Das Risiko, „dass die Gesellschafterrolle des Landes erhebliche negative förderrechtliche Auswirkungen haben könnte“, lasse sich „nicht ausschließen“. Weiter erklärte die damalige Justizministerin Frau Kuder: „Es bestünde bei einer Gesellschafterstellung des Landes die Gefahr, dass künftige Förderungen nicht in

bisheriger Höhe möglich wären. Gegebenenfalls drohen Rückzahlungsrisiken für die bisher ausgereichten Investitionsförderungen.“

Das Land wolle durch die Entsendung von zwei Mitgliedern in den Aufsichtsrat und einen „Gaststatus“ in der Gesellschaftsversammlung“ (beides ist mittlerweile geschehen) ein Mindestmaß an Kontrolle erlangen; zudem habe das Land den Zuschuss für die Betriebskosten verdoppelt. In der Landtags-Fragestunde vom 15. Mai 2014 ging Infrastrukturminister Pegel noch einmal auf das PwC-Gutachten ein, indem er unter anderem ausführte: „Erstens. Die Gutachter weisen in ihrer Ergebniszusammenfassung aus, dass eine nachhaltige Finanzierung des Flughafens einer Erhöhung der Landeszuschüsse bedürfe. Das ist übrigens auch schon das Resultat eines vorherigen Gutachtens, das wir im Ausschuss vorgestellt haben. Zweitens. Zumindest mittelfristig sei ein kostendeckender Betrieb des Flughafens nicht zu erwarten, sodass auch nach 2016 die Gutachter prognostizieren, dass es ein Erfordernis von Verlustausgleichszahlungen geben werde beziehungsweise damit zu rechnen sei, so ist die Formulierung der Gutachter. Aufgrund der nachhaltigen Verlustsituation, so die Gutachter, werde es als insgesamt unwahrscheinlich angesehen, dass das Land beihilferechtlich zulässig Gesellschaftsanteile erwerben könne. Darüber hinaus wird festgestellt in der Ergebniszusammenfassung, es werde daher die Prüfung beteiligungsunabhängiger, also nicht als Mitgesellschafter veranlasster Betriebe und Investitionsbeihilfen sowie Kostenerstattung für hoheitliche Aufgaben als Alternative nahegelegt“ ([www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/34724/plenarprotokoll\\_6\\_69.pdf#page=4](http://www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/34724/plenarprotokoll_6_69.pdf#page=4); abgerufen am 06.02.2019).

Die Abhängigkeit der Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH von öffentlichen Zuschüssen dürfte sich infolge der Germania-Insolvenz noch einmal verstärken, wobei die Möglichkeit, eine Förderung mit Mitteln der EU (deren größter Nettozahler die Bundesrepublik Deutschland ist) anzustreben, in die Gesamtbetrachtung einbezogen werden sollte. Und nicht zuletzt zeigt ein Blick in andere Bundesländer, dass eine Mit- oder gar Mehrheitsbeteiligung eines Landes nichts Ungewöhnliches ist. So gehört die Betreibergesellschaft der Flughafen Bremen GmbH zu 100 Prozent dem Land Bremen ([https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen\\_Bremen](https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Bremen); abgerufen am 06.02.2019). Betreiber der Flughafen Hamburg GmbH sind zu 51 Prozent die Freie und Hansestadt Hamburg und zu 49 Prozent die Hamburg Airport Partners GmbH ([https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen\\_Hamburg](https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Hamburg); abgerufen am 06.02.2019). An der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH halten die Landeshauptstadt Hannover und das Land Niedersachsen (über die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft) jeweils 35 Prozent der Anteile ([https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen\\_Hannover\\_Langenhagen](https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Hannover_Langenhagen)).

Aus Sicht des Antragstellers gibt es mit Blick auf die Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH also eine Reihe von Möglichkeiten, um einerseits den Haushalt der Hanse- und Universitätsstadt zumindest nicht noch stärker zu belasten und andererseits den Betrieb des Standortes vorerst weiterzuführen.

gez. Thomas Jäger

