



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Andreas Tietze (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Nacharbeiten beim Take-Off-Konzept

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Plausibilität der geforderten Ergänzungen zum Take-off-Konzept?

Der Bericht der Hansestadt Lübeck zur Fortschreibung des Take-off-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung sieht neben dem Flughafenbetrieb mit Ryanair-Basis („Best Case“), der bereits dem Take-off-Konzept von Dezember 2009 zugrunde lag, auch die Szenarien eines Flughafenbetriebs ohne Basis („Middle Case“) und die Abwicklung des Flughafens („Worst Case“) vor. Die Landesregierung hält es für realistischer, bei der Betrachtung von Entwicklungsszenarien für den Flughafen Lübeck-Blankensee auch andere Entwicklungsmöglichkeiten zu betrachten als nur einen besten Fall. Insofern hält sie die Fortschreibung des Take-off-Konzepts für plausibler als dessen Erstfassung.

2. Mit welcher Investitionskostenhöhe für den Ausbau des Lübecker Flughafens rechnet die Landesregierung, damit die Anforderungen des Planfeststellungsbeschlusses erfüllt werden und dieser rechtskräftig werden kann.

Über die Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 27.02.2009 und damit über dessen Bestandskraft entscheidet das Schleswig-Holsteinische Obergerverwaltungsgericht in Schleswig. Die Landesregierung verweist im Übrigen auf ihre Antwort auf die Frage 2 der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Hans-Jörn Arp (CDU) vom 25.03.2010 (Landtagsdrucksache 17/410).

3. Kann der Flughafenbetreiber tatsächlich davon ausgehen, dass alle förderfähigen Investitionen für den Flughafenausbau mit der Höchstförderquote des Landes von 75 % versehen werden?
4. Bewertet das Land Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen sowie den Neuaufbau des durch Winterschäden beeinträchtigten Taxiways C als förderfähige Investitionen? Wenn ja, warum und mit welcher Förderquote?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

In ihrem Bericht zu den Entwicklungsperspektiven des Flughafens Lübeck-Blankensee vom 10.02.2010 (Landtagsdrucksache 17/238) hat die Landesregierung unter Ziffer 3. ihre Bereitschaft erklärt, zu prüfen, ob eine Anhebung der Regelförderquote nach Ziffer 4 der Flugplatzinvestitionszuschussrichtlinie (FIR) angesichts der notwendigen Kürzungen im Landeshaushalt möglich ist. Über Förderanträge wird nach pflichtgemäßem Ermessen entschieden, wenn sie gestellt sind.

5. Sind in den Wirtschaftsplanungen alle zwingend notwendigen Investitionen in Entwässerung und Lärmschutz enthalten?

Verantwortlich für Baumaßnahmen in Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses ist der Vorhabensträger.

6. Ist es plausibel, dass im Farmer-Modell (Best Case) die geplanten Aufwendungen pro Passagier im Jahr 2011 um 27 % gegenüber 2010 absinken?

Der Bericht zur Fortschreibung des Take-off-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung wurde von der Hansestadt Lübeck erstellt, nicht von der Landesregierung. Erklärungen zu Einzelheiten des Berichts sollten daher von der Hansestadt Lübeck erbeten werden.

7. Trifft es zu, dass die Kosten für die Einrichtung einer Base für Ryanair bei den Wirtschaftsplanungen nicht berücksichtigt werden?

Nein.

8. Wie erklärt sich die Steigerung bei den Aufwendungen im Farmer-Modell (Best Case) von 2009 auf 2015 um nur 2,5 Mio. Euro, wenn im Take-off-Konzept auf Seite 27 der Personalbestand von 2009 auf 2015 um 146 Arbeitnehmer steigt, somit zusätzliche Personalkosten von mindestens 4,1 Mio.€ entstehen (Ansatz durchschnittliche jährliche Personalkosten von 28.000 €)?

Siehe Antwort auf Frage 6.

9. Trifft es zu, dass aktuell eine Überschuldung der Flughafengesellschaft in Millionenhöhe im insolvenzrechtlichen Sinne vorliegt? Besteht somit eine Insolvenzantragspflicht? Wenn nein, wieso nicht?
10. Trifft es zu, dass die Fortführung der Unternehmenstätigkeit der Flughafengesellschaft nicht hinreichend gesichert ist?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung hat Presseberichten entnommen, dass eine bilanzielle Überschuldung der Flughafen Lübeck GmbH drohen soll. Eigene Erkenntnisse hierzu liegen der Landesregierung nicht vor.

In jedem Fall stellt die Landesluftfahrtbehörde durch geeignete Maßnahmen sicher, dass ein ordnungsgemäßer und sicherer Flugbetrieb gewährleistet wird.

11. Warum wird als Worst Case nur die Abwicklung des Flughafens behandelt, nicht aber eine Beschränkung des maximalen Abfluggewichts für den gewerblichen Verkehr auf 14 Tonnen?

Siehe Antwort auf Frage 6.