

Informationsanlage 5

Zukunft durch Privatisierung?

Der Trend, öffentliche Einrichtungen zu privatisieren ist zwar in jüngster Zeit wieder rückläufig, dennoch soll diese Frage auch für den Flugplatz beantwortet werden.

Verkehrslandeplätze gelten als Mischgüter zwischen privatwirtschaftlichem Unternehmen und öffentlichem Gut. Die Flugbetriebsflächen können zwar alleine aus Gebühreneinnahmen nicht kostendeckend betrieben werden, leisten aber als öffentliche Verkehrsinfrastruktur einen wichtigen Beitrag zur volkswirtschaftlichen Entwicklung der Region, ähnlich der Straße oder Schiene. Durch zusätzliche privatwirtschaftliche Aktivitäten der Flugplatzgesellschaft, wie Vermietung und Verpachtung, kann eine Kostenoptimierung erreicht werden, aber gesamtbetriebswirtschaftlich betrachtet keine Kostendeckung. Diese Gesichtspunkte sind durch verschiedene Studien belegt.

Vor diesem Hintergrund eignen sich nur wenige Modelle für eine Privatisierung:

1. Betrieb der Verkehrsinfrastruktur durch die öffentliche Hand und Privatisierung der Nebengeschäfte

Dieses Modell ist sinnvoll, wenn die Nebengeschäfte Verluste abwerfen und ein privater Betreiber erfolgreicher operieren könnte. Anderenfalls würde man die Gewinne privatisieren und die Verluste sozialisieren. Da der Luftfahrt-Technologiepark Schönhagen bereits heute ganz wesentlich dazu beiträgt, die Kosten der Verkehrsinfrastruktur zu senken, ist dieses Modell für Schönhagen nicht zu empfehlen.

2. Privatisierung der gesamten Flugplatzanlage

Es gibt bundesweit immer wieder Kommunen, die ihre Flugplätze zum Verkauf ausschreiben und dabei auf Investoren stoßen, die tragfähige Konzepte versprechen. Fast alle diese Konzepte (die sich regelmäßig wiederholen) sind in der Vergangenheit gescheitert, alleine in Brandenburg an den Standorten Strausberg, Cottbus Drewitz, Fürstenwalde, Eberswalde Finow, Friedersdorf, Brandenburg Briest, Neuhausen u.a. Trotz ursprünglich zum Teil sogar besserer Ausgangsbedingungen hat keiner dieser Flugplätze eine mit Schönhagen auch nur annähernd vergleichbare Entwicklung nehmen können. Die Investoren haben ihr Engagement wieder aufgegeben, die Flugplätze sind -mit Ausnahme von Strausberg- von der Schließung bedroht und würden dann für ihre Region dauerhaft verloren gehen. Ähnliche Beispiele existieren auch in den alten Bundesländern.

Gelungen sind Privatisierungen nur unter besonderen, regionalen Rahmenbedingungen. Z.B. hat Würth den Flugplatz Schwäbisch Hall übernommen und ausgebaut. Dadurch konnte der Werksverkehr des weltweit operierenden Konzerns auf dem von der Schließung bedrohten Flugplatz erhalten werden. Würth bewertet den logistischen Vorteil durch den Flugbetrieb höher als die zu tragenden Betriebskosten. Schwierig wird bei solchen Privatisierungen jedoch die Sicherung des öffentlichen Luftverkehrs, wenn sich die Unternehmensinteressen eines Tages ändern.

Auf Schönhagen ist dieses Modell nicht übertragbar, da der Flugplatz nicht nur die Verkehrsinteressen eines einzelnen Konzerns abdeckt, sondern für die Allgemeine Luftfahrt der Hauptstadtregion zu einer unverzichtbaren Verkehrsinfrastruktur geworden ist.

Weitere Aspekte, die in Schönhagen zu berücksichtigen sind:

- Die Fördermittelbindung für das GA-Vorhaben endet erst am 31.12.2021
- Die gesamte Flugplatzanlage hat einen geschätzten Wert von ca. 25 bis 30 Millionen Euro, die nur zu einem geringen Teil fremdfinanziert ist. Das Konzept eines privaten

Investors müsste zusätzlich zu den Betriebsverlusten auch die Finanzierungskosten/ Rendite für dieses Investment decken.

- Ein planfestgestellter Verkehrslandeplatz unterliegt einer öffentlichen Betriebspflicht. Schließung und Entwidmung des Geländes unterliegen einem verwaltungsrechtlichen Verfahren mit öffentlicher Beteiligung. Ansässige Firmen und Nutzer des Flugplatzes sind klageberechtigt.
- Wahrnehmung öffentlicher Funktionen, wie z.B. Zoll- und Grenzabfertigung kann durch private Beteiligungen gefährdet werden, wie Beispiele der Vergangenheit gezeigt haben.

3. Die öffentliche Hand bleibt Eigentümer des Flugplatzes und privatisiert den Betrieb

Bei diesem Modell würde die öffentliche Hand zur Sicherung der Infrastruktur Eigentümer der Flugplatzanlage bleiben und das Gelände an eine private Betreibergesellschaft verpachten, mit dem Ziel diese effizienter arbeiten zu lassen. Die heutige Struktur des Flugplatzes lässt bei diesem Modell jedoch keine Kostenvorteile erkennen.

4. Die öffentliche Hand lässt eine private Beteiligung zu

Dieses Modell wäre dann sinnvoll, wenn durch einen privaten Betreiber Investitionen angeschoben werden können, die der Flugplatz sonst alleine nicht aufbringen könnte und die es ermöglichen würden, den Flugplatz in die Gewinnzone zu führen. Hier gelten die gleichen Einschränkungen wie bei Modell 2. Die öffentliche Hand bleibt zwar zur Sicherung der allgemeinen Verkehrsinteressen in der Flugplatzgesellschaft, läuft aber Gefahr, bei einem Scheitern des Konzeptes, aufgelaufene Verluste übernehmen zu müssen.

5. Die öffentliche Hand lässt private Investitionen am Flugplatz zu

Diesen fünften Weg ist der VLP Schönhagen gegangen. Flugplatz und Betrieb sind in öffentlicher Hand verblieben. Der Ausbau wurde mit einer Mischung aus privaten und öffentlichen Investitionen umgesetzt. Die öffentlichen Investitionen schaffen Vertrauen und ziehen privates Kapital an. Damit fördern sie das Entstehen von Firmenansiedlungen und Arbeitsplätzen sowie die Auslastung von regionalen Handwerkern und Zulieferern. Die investierenden Unternehmen werden langfristig an den Flugplatz gebunden und tragen zu einer stabilen Entwicklung bei.

Dies belegt das Beispiel der Firma Aquila, die auf einer Erbpachtfläche angesiedelt wurde. Die Einbußen aus einer Insolvenz im Jahr 2006 waren für den Flugplatz gering und hatten keinen Einfluss auf die weitere Entwicklung. Hätte der Landkreis den Flugplatz in den 90er Jahren gemäß Modell 2 vermarktet und ihn einem entsprechenden Unternehmen komplett als Werksflugplatz anvertraut hätte Schönhagen nicht die heutige Entwicklung nehmen können und wäre mittlerweile in seiner Existenz bedroht.