

ANTRAG

der Landesregierung

Zustimmung des Landtags nach § 63 Absatz 1 Landeshaushaltsordnung

Verkauf der Landesanteile am Stammkapital der FPM Flughafen Parchim Mecklenburg GmbH

Der Landtag möge beschließen:

Der Landtag stimmt der Veräußerung des Landesanteils in Höhe von 80 % an der FPM Flughafen Parchim Mecklenburg GmbH nach § 63 Absatz 1 Landeshaushaltsordnung zu.

Dr. Harald Ringstorff
Ministerpräsident

A. Anlass

Privatisierung der FPM Flughafen Parchim Mecklenburg GmbH durch Veräußerung der Beteiligung am Unternehmen.

B. Bericht

1. Problem

Am 15. Dezember 1992 beschloss das Kabinett ein erstes Konzept für den Luftverkehr in Mecklenburg-Vorpommern, nach welchem das Land eine Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens Parchim, der FPM, angestrebt hat. Der Landtag hatte im Rahmen seiner Beschlussfassung am 29.06.1994 auf der Grundlage einer Beschlussempfehlung des Finanzausschusses (DS 1/4619) einer Landesbeteiligung in Höhe von 80 % zugestimmt. Im September 1994 hatte sich die Nord/LB bereit erklärt, sich befristet an der FPM zu beteiligen. Das Land hatte daher 20 % seiner Anteile temporär an die Nord/LB abgetreten. Im Zuge der jetzigen Privatisierung wurden diese 20 % wieder an das Land zurückgeführt. Die Entscheidung basierte wesentlich auf der Argumentation, dass nur durch eine kurzfristige Landesbeteiligung an der FPM die schwierigen Verhältnisse bei der Betreibergesellschaft neu geordnet werden können und damit eine rasche Entwicklung des Flughafens ermöglicht wird. Nach der Beschlussfassung des Landtages ist die Landesbeteiligung nicht auf Dauer angelegt.

Aufgaben der Betreibergesellschaft FPM und des Eigenbetriebes

Die FPM ist Inhaberin der Genehmigung zum Betreiben des Verkehrsflughafens Schwerin-Parchim und somit verantwortlich für den Flugbetrieb und Akquisition von Kunden für den Flughafen.

Der Eigenbetrieb Grundstücksverwaltung Flughafen Parchim des Landkreises Parchim ist Eigentümer der Flughafenflächen und realisiert die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens und die Erschließung des anliegenden Gewerbegebietes. Für die Entwicklung und Vermarktung auf dem Gewerbegebiet ist der Landkreis Parchim allein verantwortlich. Der Ausbau der für den Flugbetrieb erforderlichen Infrastruktur erfolgt in Abstimmung mit der FPM.

Einordnung des Flughafens in das Luftverkehrskonzept des Landes

Der Flughafen Schwerin-Parchim ist im Luftverkehrskonzept des Landes als drittwichtigster Flughafen in Mecklenburg-Vorpommern - nach Rostock-Laage und Neubrandenburg - eingestuft worden. Da die beiden anderen Flughäfen durch die Mitbenutzung von Militärflugplätzen keine eigenständigen Flugplätze sind, ist Schwerin-Parchim der einzige zivile Flughafen in Mecklenburg-Vorpommern, der jederzeit unter Allwetterflugbedingungen (Instrumenten-Landesystem) angeflogen werden kann. Der genehmigungsrechtliche Status ermöglicht einen 24-Stunden-Betrieb des Flughafens.

Infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen

Durch einen stufenweisen Ausbau hat der Eigenbetrieb Investitionen in Höhe von 67,7 Mio. DM realisiert, die im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) mit rund 60 Mio. DM gefördert wurden. Mit diesen Mitteln wurde die Start- und Landebahn saniert, die Rollwege und das Vorfeld erneuert, ein Instrumentenlandesystem (ILS) mit Anflugbefeuerung installiert und eine Mehrzweckhalle zur Passagierabfertigung errichtet. Die Förderung hat das Ziel, eine Infrastruktureinrichtung in der Region zu schaffen, die die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft unterstützt.

In einer weiteren Ausbaustufe waren Investitionen für einen Tower mit Betriebsgebäude, Landebahnenentwässerung, Rollbahnbefeuerung, Umfahrtstraße und mobile Technik geplant. Diese Vorhaben wurden jedoch in Anbetracht der in der Vergangenheit mehrfach gescheiterten Privatisierungsbemühungen nicht umgesetzt.

Durch die zusätzliche Förderung der Erschließung eines Sondergewerbegebiets am Flugplatz wurden weiterhin die Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Unternehmen geschaffen.

Finanzielle Situation der FPM

Den Personal- und Sachaufwendungen, die zur Vorhaltung eines funktionsfähigen Flughafens erforderlich sind, stehen gegenwärtig nur geringe Erträge aus dem Flugbetrieb gegenüber. Die daraus resultierenden Unterdeckungen wurden in den vergangenen Jahren maßgeblich vom Land getragen.

Privatisierungsprozess

Nach erfolglosen Privatisierungsversuchen wurde im Ergebnis einer EU-weiten Ausschreibung das renommierte Beratungsunternehmen Ernst & Young UK, London, zum Jahresende 1999 mit der Investorensuche und der Bewertung der Investorenkonzepte beauftragt. In einem ersten Schritt wurden von Ernst & Young die Privatisierungsvoraussetzungen geprüft. Die Berater kamen zu dem Ergebnis, dass der Flughafen unter bestimmten Voraussetzungen privatisierbar ist.

Die daraus abgeleiteten Eckpunkte eines Privatisierungskonzeptes wurden auf der Grundlage der Bestandsaufnahme wie folgt definiert:

- Verkauf der FPM und der angrenzenden Gewerbegebiete an einen leistungsfähigen Erwerber, der positive Wachstumsimpulse setzt und die Wettbewerbsposition des Flughafens stärkt,
- Erzielung eines maximalen Verkaufserlöses für die FPM-Geschäftsanteile,
- Entlastung der öffentlichen Haushalte von Zuschussverpflichtungen,
- Beteiligung der Veräußerer des Flughafens an zukünftigen Erlösen, um einen zumindest teilweisen Rückfluss der zur Entwicklung des Flughafens eingesetzten Mittel zu erreichen.

Zur Umsetzung der Zielstellungen wurde ein europaweites öffentliches Vergabeverfahren durchgeführt.

Im Ergebnis des zu Jahresbeginn 2000 durchgeführten öffentlichen Interessenbekundungsverfahrens meldeten sich mehr als 20 Interessenten, von denen 10 eine schriftliche Interessensbekundung abgaben. 8 Bewerber wurden ausgewählt, ein Angebot abzugeben.

Zu den Investoren

Auf der Grundlage des durchgeführten europaweiten Ausschreibungsverfahrens und nach eingehender Prüfung der eingegangenen Angebote durch Ernst & Young wurde die englische Wiggins Group zum präferierten Bieter erklärt, mit dem Verhandlungen zur Übernahme des Flughafens geführt wurden.

Die ursprünglich in der Grundstücksentwicklung tätige Wiggins Group beschäftigt sich im Rahmen einer Diversifizierungsstrategie verstärkt mit dem Aufbau eines Netzwerkes von Regionalflughäfen (sog. „PlaneStation“). Neben dem Betrieb von Flughäfen gehört die Entwicklung und Vermarktung von Gewerbeflächen am Flughafen zu den Schwerpunktaktivitäten im Zusammenhang mit dem Flughafenengagement.

Die Wiggins-Gruppe hat unter anderem den ehemals militärisch genutzten Flughafen London Manston zu einem leistungsfähigen Frachtflughafen entwickelt.

Die Erweiterungsstrategie von Wiggins sieht vor, in Mitteleuropa weitere Flughäfen in das PlaneStation-Netz aufzunehmen. Der Flughafen Schwerin-Parchim hat dabei für die Wiggins-Gruppe eine wichtige Funktion, da er aufgrund der am Flughafen vorhandenen Infrastruktur kurzfristig genutzt werden kann. Die Nähe zum osteuropäischen Raum bietet darüber hinaus für Wiggins ein günstiges Entwicklungspotential.

Mit der Übernahme des Flughafens Schwerin-Parchim verfolgt Wiggins das Hauptziel, den Airport zu einem leistungsfähigen Frachtflughafen zu entwickeln. Hier liegen nach Einschätzung der Interessenten die größten Entwicklungsmöglichkeiten für den Flughafen. Wiggins beabsichtigt durch Dritte und in geringerem Umfang auch selbst luftfahrtbezogene Investitionen im Gewerbegebiet am Flughafen vorzunehmen bzw. vornehmen zu lassen.

Eckpunkte der vertraglichen Regelungen mit den Investoren

In einer Privatisierungsvereinbarung, die den Einzelverträgen vorangestellt ist, sind folgende wesentliche Punkte des Privatisierungskonzeptes geregelt:

- Wiggins garantiert im Sinne eines selbständigen Garantievertrages, dass die FPM und der Käufer (eine Konzerntochter von Wiggins) sämtliche Verpflichtungen der Privatisierungsvereinbarung sowie der Einzelvereinbarungen rechtzeitig und vollständig erfüllen werden.
- Eine Veräußerung oder sonstige Übertragung von Geschäftsanteilen der FPM an Dritte ist bis zum 31.12.2002 ausgeschlossen. Im Falle der Weiterveräußerung an einen Dritten steht dem Landkreis ein Vorerwerbsrecht auf die Anteile zu. Für den Fall, dass der Kreis von seinem Vorerwerbsrecht keinen Gebrauch macht, partizipiert er - und im Innenverhältnis mit dem Kreis auch das Land - anteilig an den Weiterveräußerungserlösen.

- Eine Weiterveräußerung ist nur an einen Erwerber möglich, der in fachlicher und finanzieller Hinsicht zum Betrieb des Flughafens sowie zur Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen geeignet ist.
- Wiggins beabsichtigt bis zum 31.12.2025 Gesamtinvestitionen in Höhe von 60 Mio. Euro am Flughafen sowie im angrenzenden Gewerbegebiet zu tätigen. Hiervon sind 8 Mio. Euro innerhalb der ersten fünf Jahre nachzuweisen. Innerhalb von 17 Jahren sind Investitionen in Höhe von mindestens 20 Mio. Euro nachzuweisen. Für den Fall der Nichterfüllung der vorgesehenen Investitionsverpflichtungen bis zum Jahr 17 zahlt der Käufer an den Landkreis eine Vertragsstrafe in Höhe von 100 % der Differenz zwischen dem garantierten Investitionsbetrag und dem tatsächlich nachgewiesenen Investitionsbetrag.

Im Rahmen einer Geschäftsanteilsveräußerung übernimmt eine deutsche Tochtergesellschaft der Wiggins-Gruppe die Stammkapitalanteile der Betreibergesellschaft FPM. Für die Übernahme der Anteile zahlt Wiggins einen Kaufpreis in Höhe von 3 Mio. Euro.

Die Zahlungsverpflichtungen der Veräußerer (Beraterhonorar, Aufwendungen für Flächenrecherchen, Auszahlung der Nominalwerte des Stammkapitals an die vorab ausscheidenden Gesellschafter Stadt Parchim und Nord/LB), die sich auf ca. 5,6 Mio. DM belaufen, werden aus dem Verkaufserlös der Geschäftsanteile finanziert. Ein Unterschuss, der aus einer eventuell erforderlichen Ablösung eines Handling- und eines Service-Vertrages entstehen könnte ist aus heutiger Sicht eher unwahrscheinlich, da die Erwerber Interesse bekundet haben, die Verträge fortzuführen.

Im Rahmen eines langfristigen Erbbaurechtsvertrages überlässt der Landkreis Parchim Wiggins die für den Flugbetrieb notwendigen Flächen und Gebäude. Wiggins zahlt für die Nutzung der Flächen sowie der Infrastruktur des Flughafens dem Landkreis eine Pacht, die die entstehenden Aufwendungen deckt.

Die zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen am Flughafen erwirbt Wiggins im Rahmen eines Grundstückskaufvertrages vom Landkreis Parchim.

Im Betreibervertrag zwischen dem Landkreis und Wiggins bzw. der FPM wird das Recht und die Pflicht zum Betrieb des Flughafens geregelt. Wiggins ist danach verpflichtet, über die gesamte Laufzeit der Einzelverträge den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Für das Recht zum Betrieb des Flughafens zahlt Wiggins an den Landkreis - und dieser im Innenverhältnis an das Land - eine Beteiligung in Höhe von 5 % des Umsatzes, mindestens jedoch 300.000 Euro pro Jahr. Im Rahmen einer Innenvereinbarung mit dem Landkreis Parchim ist geregelt, dass das Land ca. $\frac{3}{4}$ der jährlichen Einnahmen des Landkreises aus der Umsatzbeteiligung solange erhält, bis die vom Land in den vergangenen Jahren eingesetzten Mittel zum Verlustausgleich zurückgeführt sind.

Zur Sicherung der Erfüllung der Zahlungsverpflichtungen aus dem Grundstückskaufvertrag sowie dem Betreibervertrag stellt Wiggins nach derzeitigem Verhandlungsstand in den ersten zehn Jahren Insurance-Bonds in Höhe von 20 Mio. Euro zur Verfügung. Der Betrag der Insurance-Bonds reduziert sich um alle von Wiggins geleisteten Zahlungen, die ab dem 01.01.2006 fällig geworden sind.

Der Betreibervertrag sowie der Erbbaurechtsvertrag haben eine 25-jährige Laufzeit mit einer Verlängerungsoption um weitere 25 Jahre. Erreicht Wiggins innerhalb von 25 Jahren nicht das angestrebte Investitionsvolumen in Höhe von 60 Mio. Euro, so verkürzt sich die Dauer des Verlängerungszeitraums.

Eine Befassung des Landtages konnte vor dem Notartermin nicht mehr erfolgen. Die Privatisierungsvereinbarung enthält allerdings als Gremienvorbehalte unter anderem die Zustimmung des Landtages. Mit Rücksicht auf den Vollzug des wirtschaftlichen Übergangs auf die Erwerber am 01. März 2001 ist die Aufhebung der Gremienvorbehalte bis zum 28. Februar 2001 erforderlich. Das Finanzministerium hat inzwischen der Veräußerung des Landesanteils gemäß § 65 Absatz 2 Landeshaushaltsordnung zugestimmt. Das Kabinett hat in seiner Sitzung am 13. Februar 2001 der Privatisierungsvereinbarung zur Veräußerung der FPM Flughafen Parchim Mecklenburg GmbH an ein deutsches Tochterunternehmen der Wiggins Group und damit der Veräußerung des Landesanteils von 80 % zugestimmt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Flughafen Schwerin-Parchim mit der Übernahme durch die Wiggins-Gruppe und der Einbindung in das PlaneStation-Netz die Möglichkeit zu einer langfristigen wirtschaftlichen Entwicklung hat und damit Aussicht auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze besteht.

2. Alternativen

Keine.

3. Kosten

Die Privatisierung der FPM Flughafen Parchim Mecklenburg GmbH führt nach dem heutigen Erkenntnisstand zu keiner Belastung des Landeshaushalts, für die über das bisherige Maß hinaus Vorsorge getroffen werden müsste.