

27 Förderung des Luftverkehrs

Das Land Nordrhein-Westfalen ist neben den Städten Mülheim und Essen zu einem Drittel an der Flughafen Essen / Mülheim GmbH beteiligt. Als Gesellschafter der Flughafen Essen / Mülheim GmbH trägt das Land die Betriebskosten und die laufenden Investitionskosten für den Flughafen entsprechend seiner Beteiligungsquote. Darüber hinaus gewährt es Zuwendungen zu einzelnen Projekten.

Der Landesrechnungshof hat die Förderungen der Flughafen Essen / Mülheim GmbH für die Jahre 1996 bis 2007 geprüft und dabei gravierende Verstöße gegen das Zuwendungsrecht und die Vergabebestimmungen festgestellt. Er hat Möglichkeiten zur Erhöhung bei den Einnahmen der Flughafen Essen / Mülheim GmbH aufgezeigt.

Das wirtschaftliche und funktionelle Potenzial des Flughafens Essen-Mülheim wird nicht annähernd ausgeschöpft, da das Konzept eines Geschäftsflughafens wegen der ablehnenden Haltung eines Gesellschafters nicht umgesetzt werden kann. Unter diesen Umständen erscheint die Fortführung der Landesbeteiligung an der Flughafen Essen / Mülheim GmbH wenig sinnvoll. Daher hat der Landesrechnungshof das Ministerium für Bauen und Verkehr gebeten, den Ausstieg des Landes aus der Gesellschaft zu prüfen.

27.1 Allgemeine Bemerkungen

27.1.1 Rechtliche Verhältnisse

Die Flughafen Essen / Mülheim GmbH (FEM) als Betreiberin des Flughafens Essen-Mülheim wurde im Jahre 1927 gegründet. Beteiligte waren zunächst das Deutsche Reich, der Preußische Staat, die Stadt Essen und die Stadt Mülheim. Nach dem Reichsvermögensgesetz vom 16.05.1961 fielen dem Land NRW die Anteile des Deutschen Reichs und Preußens

von insgesamt 24,92 v. H. zu, die Städte Essen und Mülheim hielten jeweils die Hälfte des Restanteils. Seit der Erhöhung des Stammkapitals am 22.03.1968 sind das Land und die Städte Essen und Mülheim zu je einem Drittel an der FEM (aktuelles Stammkapital 195.000 €) beteiligt. Organe der FEM sind die Gesellschafterversammlung, die den Geschäftsführer bestimmt, und der Aufsichtsrat. Im Bereich der Fluginfrastruktur ist das Land außer am Flughafen Essen-Mülheim nur noch am internationalen Verkehrsflughafen Köln-Bonn beteiligt.

Das ursprünglich rd. 148 ha große Flughafengelände gehört zu 30,45 v. H. der Stadt Essen und zu 69,55 v. H. der Stadt Mülheim. Es wurde zu einem symbolischen Pachtzins bis zum 31.12.1994 an die FEM verpachtet.

Die Stadt Mülheim schloss zudem einen Erbbaurechtsvertrag mit einem Luftfahrtunternehmen zur Nutzung einer Teilfläche (rd. 2,2 ha) des Flughafens. Dieser hatte zunächst eine Laufzeit bis zum 20.06.2004. Mit der FEM hatte die Stadt vereinbart, ihr die Zinsen aus diesem Erbbaurecht zu überlassen. Nach dem ursprünglichen Ende seiner Laufzeit wurde der Erbbaurechtsvertrag mit einer vergrößerten Nutzfläche mindestens bis zum 30.06.2024 verlängert. Für den Fall einer vorzeitigen Schließung des Flughafens regelt der Vertrag die entsprechenden Verpflichtungen der Stadt Mülheim.

Eine weitere Teilfläche (rd. 0,5 ha) verpachtete die Stadt mit Vertrag vom 23.01.1984 als Erbbaurecht an einen Luftsportverein (Aero-Club). Das Erbbaurecht wurde mit der Eintragung ins Grundbuch am 02.02.1984 für 50 Jahre bestellt und endet zum 01.02.2034.

Am Flughafen Essen-Mülheim sind ferner zwei Flugschulen, zwei Charterbetriebe, zwei Luftsportvereine, eine Werft und drei weitere Unternehmen ohne Luftfahrtbezug mit insgesamt 220 bis 250 Arbeitsplätzen angesiedelt.

Ein rd. 5,6 ha großer Geländestreifen im nördlichen Bereich des Flughafens wurde zum 12.11.2004 entwidmet, da die Städte Essen und Mülheim hier einen interkommunalen Gewerbepark errichten wollen.

27.1.2 Ausstiegsbeschlüsse

Bereits Mitte der 90er Jahre hatten die Städte Essen und Mülheim beschlossen, aus dem Flughafenbetrieb auszusteigen und das Gelände anderweitig zu nutzen. Sie verlängerten die Ende 1994 auslaufenden Pachtverträge mit der FEM nicht, sondern beanspruchten die vertragsgemäße Herausgabe der geräumten Grundstücke. Das Land beabsichtigte dagegen, an der im Landesentwicklungsplan festgeschriebenen Luftverkehrskonzeption festzuhalten, wonach der Ausbau des Flughafens zum Regionalflughafen zur Entlastung des Flughafens Düsseldorf vorgesehen war¹⁵⁹. Das Angebot der Flughafen Düsseldorf GmbH, entsprechend ihrem Engagement beim Flughafen Mönchengladbach 23 Mio. DM zu investieren, etwaige Betriebsverluste zu übernehmen und den Städten ein Nutzungsentgelt für die Flughafengrundstücke zu zahlen, um einen regelmäßigen Regionalflugverkehr am Flughafen Essen-Mülheim abwickeln zu können, lehnten die Städte ab.

Nach der Landtagswahl 1995 änderte das Land seine Position. Die Umwandlung zu einem Regionalflughafen sollte nun nicht mehr erfolgen, sondern der gegenwärtige Flugbetrieb nach Anpassung des Landesentwicklungsplanes baldmöglichst beendet werden. Die Gesellschafter einigten sich am 29.09.1995 auf eine Übergangslösung. Danach sollten dem Aero-Club der Segelflug mit Windenstarts und dem Luftfahrtunternehmen der Luftschiffbetrieb weiter ermöglicht werden, der Flugbetrieb mit Motorflugzeugen hingegen in einer geordneten, alle rechtlichen Belange berücksichtigenden Weise sobald möglich beendet werden. Die Städte erklärten sich daraufhin bereit, der FEM auf Grundlage der alten Pachtverträge einen Räumungsausstand bis zum 31.12.1998 zu gewähren. Den Abschluss neuer Verträge sahen sie unter den gegebenen Umständen als nicht sinnvoll an; der Räumungsausstand wurde seitdem alle zwei Jahre verlängert.

¹⁵⁹ Luftverkehrskonzeption 2000 des Landes NRW vom 02.07.1992 und Landesentwicklungsplan vom 22.03.1995.

27.1.3 Aero-Club-Urteil

Der Luftsportverein sah den Motorflug auf einer befestigten Start- und Landebahn als wesentlichen Teil seiner Vereinstätigkeit und somit seine Existenz als gefährdet an. Er reichte Klage beim Landgericht Duisburg gegen die Stadt Mülheim ein. Letztinstanzlich entschieden wurde das Verfahren durch das so genannte Aero-Club-Urteil des Oberlandesgerichts (OLG) Düsseldorf vom 19.03.1998. Danach hat die Beklagte während der Laufzeit des Erbbaurechtsvertrages bis zum 01.02.2034 alles zu unterlassen, was den Motorflug- und den Segelflugbetrieb des Klägers zu Sportzwecken einschränkt oder aufhebt. Die weitergehende Klage zur Erhaltung eines Verkehrsflughafens wies das OLG ab.

Ende 1998 ließen die drei Gesellschafter extern zwei Rechtsgutachten zur öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Situation sowie ein technisches Gutachten erstellen, um unter Berücksichtigung des OLG-Urteils klare Aussagen über Möglichkeiten zur anderweitigen Nutzung des Flughafengeländes zu erhalten. Nach Vorlage der Gutachten Mitte 1999 kamen sie zu dem Ergebnis, dass die gesamte jetzige Verkehrseinrichtung bis 2004 für das Luftfahrtunternehmen, die Südhälfte des Flughafens bis 2034 für den Aero-Club vorzuhalten sei. Ohne abschließendes Ergebnis diskutierten die Gesellschafter über weitere Nutzungsmöglichkeiten des Flughafengeländes. An ihren Ausstiegsbeschlüssen hielten sie fest.

27.1.4 Status-Quo-Betrieb

Der Flugbetrieb auf dem Flughafen als Verkehrslandeplatz wird nach Maßgabe der Landeplatzgenehmigung des Regierungspräsidenten Düsseldorf vom 02.04.1980 nach Sichtflugregeln bei Tag (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr Ortszeit) abgewickelt. Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerk sind ohne besondere Ausnahmegenehmigung durch die Luftaufsicht nur im Katastropheneinsatz oder für medizinische Hilfeleistungen zugelassen.

In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 vom Dezember 2000 sah das Land als Handlungsoption die Erhaltung des Flughafens Essen-Mülheim

(Status-Quo) für den Geschäftsreiseluftverkehr vor, solange noch Rechtsansprüche der Flughafennutzer bestehen. Die Umsetzung sollte durch ordnungsgemäße Instandhaltung aller Flughafeneinrichtungen und -anlagen für die Durchführung des Geschäftsreiseluftverkehrs erfolgen.

27.1.5 Geschäftsflughafen

Der Aufsichtsrat der FEM beschloss Anfang 2002 vor dem Hintergrund der Entscheidung des OLG und auf Grundlage der dazu erstellten Gutachten das Unternehmenskonzept eines Geschäftsflughafens für den Zeitraum bis zum Jahre 2034, um die wirtschaftlich unbefriedigende Situation der Flughafengesellschaft zu verbessern. Hierzu sollte nach Einführung einer GPS-Instrumentierung das Flugverbot für kleine Düsenflugzeuge (bis 14 t max. Startgewicht) aufgehoben werden. Ein Linienverkehr war nicht vorgesehen. Zu dem von der Geschäftsführung auf der Grundlage zweier Statusberichte, eines Lärmgutachtens sowie ergänzender Materialien zur Wirtschaftlichkeit und zur Betroffenheit der Bevölkerung durch Fluglärm vorgestellten Konzept sollte die Gesellschafterversammlung die notwendigen politischen Entscheidungsprozesse herbeiführen.

Die Stadt Mülheim hatte bereits mit Ratsbeschluss vom 27.09.2001 ihren Ausstiegsplan aufgehoben und befürwortete den Geschäftsflughafen. Während sich auch das Land NRW mit der Luftverkehrskonzeption 2010 für einen Business Airport positioniert hat, hält die Stadt Essen nach wie vor an ihrem Ausstiegsbeschluss fest. Zahlreiche Bemühungen des Geschäftsführers, des Aufsichtsrates und der regionalen Wirtschaft, die Stadt Essen von dem Geschäftsflughafenkonzept ohne Linienflugverkehr zu überzeugen, blieben erfolglos.

Bis heute kam keine Einigung über die Zukunft des Flughafens zustande. Da die Änderung der wirtschaftlichen Ausrichtung nach dem Gesell-

schaftsvertrag einen einstimmigen Gesellschafterbeschluss erfordert, hat die Geschäftsführung der FEM den erforderlichen Antrag auf Änderung der Betriebsgenehmigung bei der Bezirksregierung (BR) bislang nicht gestellt.

27.2 Finanzielle Situation der Flughafen Essen / Mülheim GmbH

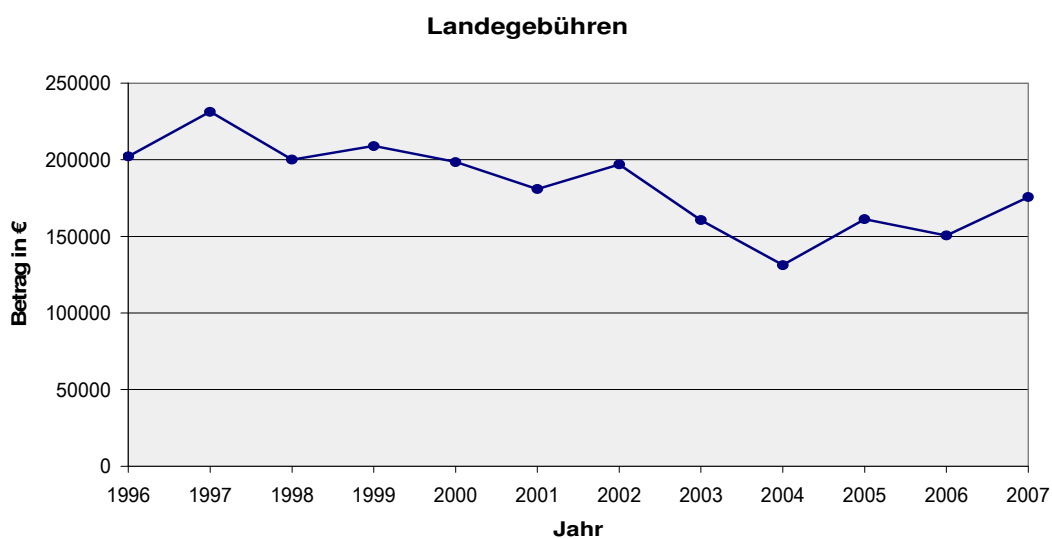
27.2.1 Ertragslage

Die FEM erzielt Erlöse aus Lande- und Abstellgebühren, aus Erbpachten sowie aus sonstigen Mieten und Pachten.

Lande- und Abstellgebühren

Rd. 38 v. H. ihrer Einnahmen erwirtschaftet die FEM aus den Landegebühren. Deren Höhe richtet sich nach dem zugelassenen Gesamtgewicht und der Lärmklasse der Flugzeuge. Der weitaus größte Teil der in Essen-Mülheim landenden Luftfahrzeuge erfüllt die erhöhten Anforderungen der Lärmschutzkategorie A.

Die Erlöse aus den Landegebühren entwickelten sich wie folgt:



Für das Abstellen der Luftfahrzeuge auf dem Flughafengelände hat die FEM Gebühren festgesetzt, die sich nach dem zulässigen Gesamtgewicht bemessen und nach einer Abstelldauer von vier Stunden anfallen. Die Einnahmen hieraus sanken von rd. 70.000 € im Jahre 1996 auf rd. 41.000 € in 2007.

Die Lande- und Abstellgebühren sind als Teil des Entgelts für die Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur eine wesentliche Ertragsquelle der FEM. Im Vergleich zu ähnlichen Flughäfen erhebt die FEM unterdurchschnittliche Lande- und Abstellgebühren.

Erbpachten

Die Erlöse aus dem zwischen der Stadt Mülheim und dem Luftfahrtunternehmen abgeschlossenen Erbbaurechtsvertrag vom 14.06.1968 flossen der FEM als dem ursprünglichen Pächter der Flächen zu. Der Erbpachtzins für die rd. 2,2 ha große Fläche belief sich zum Ende der Vertragslaufzeit in 2004 auf jährlich 21.852 €. Aus eigenen Verträgen mit der Firmengruppe des Luftfahrtunternehmens über rd. 1,6 ha Pachtfläche erzielte die FEM bis Mitte 2004 insgesamt 25.955 € p. a., davon entfielen 19.936 € auf Mülheimer Teilflächen (rd. 1,3 ha).

Mit Auslaufen des Pachtvertrages Stadt Mülheim / FEM ab 1995 bestand keine Rechtsgrundlage für Zahlungen der Erbpachtzinsen an die FEM mehr. Im neuen Erbaurechtsvertrag vom 07.04.2004 verpflichtete sich der Luftfahrtunternehmer, für die Überlassung der nun rd. 3,5 ha großen Fläche einen jährlichen Erbpachtzins in Höhe von 76.700 € an die Stadt Mülheim zu zahlen. Die FEM erhielt im Rahmen einer Vereinbarung mit der Stadt Mülheim vom 24.05.2004 Teilbeträge des Erbpachtzinses, die sich jährlich verringerten - von 46.000 € in 2004 bis 11.500 € in 2010. Ab 2011 besteht eine Zahlungspflicht der Stadt Mülheim an die FEM nicht mehr.

Sonstige Mieten und Pachten

Einen erheblichen Teil ihrer Erträge (rd. 21 v. H.) erzielt die FEM aus der Vermietung von Geschäftsräumen an Unternehmen mit und ohne Luft-

fahrtbezug, aus der dauerhaften Überlassung eines Teils der alten Flugzeughalle an ein Wertunternehmen sowie aus der Verpachtung von Flughafenflächen an verschiedene Nutzer.

Die FEM hat ihre Mieten und Pachten teilweise seit 1994 nicht mehr erhöht. Im Vergleich mit dem Mietspiegel der Stadt Mülheim vom 01.01.2008 liegen die Entgelte auf niedrigem bis mittlerem Niveau. Nach einer Standortanalyse aus dem Jahr 2002 ist für den Bereich des Flughafens generell von einem mittleren bis hohem Mietniveau auszugehen. Der Standort ist gerade für luftfahrtaffine Unternehmen, die z. T. eine geringere Miete als andere Firmen zahlen, als bevorzugte Lage im Sinne des Mietspiegels anzusehen.

Der Landesrechnungshof (LRH) bat in seiner Entscheidung vom 02.07.2009 das die Beteiligung des Landes verwaltende Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV), eine der allgemeinen Preisentwicklung und den Marktverhältnissen angemessene Anpassung der Landegebühren und der Miet- bzw. Pachtentgelte zu erwirken. An Stelle der Abstellgebühren regte er die Einführung einer Nutzungsgebühr an, um auch die Eigentümer der auf den Anrainerflächen des Luftfahrtunternehmens und des Aero-Clubs untergestellten Luftfahrzeuge angemessen an der Nutzung der Flughafeninfrastruktur zu beteiligen.

Weiterhin sah der LRH den Abschluss neuer, bis Februar 2034 gültiger Pachtverträge der Städte Essen und Mülheim mit der FEM und die Überlassung der Erbpachtzinsen aus dem Erbbaurechtsvertrag mit dem Luftfahrtunternehmen als erforderlich an.

27.2.2 Betriebskosten

Die FEM erhielt in den Jahren 1996 bis 2007 von den Gesellschaftern zur Aufrechterhaltung des Status-Quo Betriebskostenzuschüsse i. H. v. insgesamt rd. 6,2 Mio. €. Das Land leistete dabei seinen Anteil durch institutio-

nelle Förderungen von rd. **2,06 Mio. €** und veranschlagte die Haushaltsmittel bei Kapitel 08 082 bzw. 14 120 (ab 2006) in der eigens für den Flughafen Essen-Mülheim vorgesehenen Titelgruppe 67.

In den Betriebskosten werden neben den Personalkosten, die den überwiegenden Teil ausmachen, u. a. die Ausgaben für Versicherungen und die Bedienung von Darlehen erfasst.

27.2.3 Laufende Investitionskosten

Neben den Betriebskosten übernahmen die Gesellschafter nach Maßgabe des von der Gesellschafterversammlung verabschiedeten Finanzplans zu gleichen Teilen die Kosten für laufende Investitionen. Diese beliefen sich in den Jahren 1996 bis 2007 auf insgesamt rd. 2,4 Mio. €. Das Land gewährte insoweit Projektförderungen i. H. v. **0,8 Mio. €** aus Kapitel 08 082 / 14 120 Titelgruppe 67.

Die laufenden Investitionskostenzuschüsse waren nach den Zuwendungsbescheiden zur Finanzierung der von der Gesellschafterversammlung im Rahmen der jeweiligen Wirtschaftspläne genehmigten Investitionen vorgesehen. Die FEM rechnete in den Verwendungsnachweisen Ausgaben ab, die den geplanten Maßnahmen - auch hinsichtlich ihrer Notwendigkeit - nicht zugeordnet werden konnten. Die Verwendungsnachweise enthielten teilweise auch Investitionen, die zwar Gegenstand des Wirtschafts-/Investitionsplans des laufenden Jahres waren, aber erst im nachfolgenden Jahr durchgeführt wurden. Die entsprechenden Mittel hatte die FEM bereits vorab bis zum Ende des jeweiligen Bewilligungszeitraum (31.12.) abgerufen.

Einzelne Investitionen hatte sie noch vor Erlass des jeweiligen Zuwendungsbescheides beauftragt. Eine Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmebeginns hatte das zuständige Ministerium zuvor nicht erteilt. In den Zuwendungsbescheiden fehlten regelmäßig Angaben über die Zweckbindung der geförderten Maßnahmen.

Der LRH hat das Ministerium gebeten, für eine zuwendungsrechtlich korrekte Abwicklung Sorge zu tragen und die Zuwendungen teilweise zurückzufordern.

27.2.4 **Projektförderungen**

Die BR bewilligte auf Grundlage der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen¹⁶⁰ neben den laufenden Investitionskostenzuschüssen Anteilfinanzierungen von bis zu 80 v. H. für besondere Bauprojekte. Bei abgerechneten Gesamtausgaben i. H. v. 6,166 Mio. € in den Jahren 1996 bis 2007 rief die FEM von den Zuwendungen **3,195 Mio. €** ab. Die Mittel wurden Kapitel 08 082/14 120 Titelgruppe 61 entnommen. Die Eigenanteile der FEM hatten die Städte zu tragen.

Neubau Flugzeughalle

An dem Neubau einer Flugzeughalle beteiligte sich das Land mit 743.600 € (65 v. H. Anteilfinanzierung). Die neue Halle ist als Ersatzbauwerk für eine Flugzeughalle vorgesehen, die sich auf der als interkommunales Gewerbegebiet geplanten Teilfläche des Flughafens befindet und aus diesem Grund verlegt werden muss. Die Gesellschafter der FEM hatten der Entwidmung der Teilfläche unter der Bedingung zugestimmt, dass damit keine finanziellen Nachteile für die FEM verbunden seien. Nutznießer des Gewerbeparks sind die Städte Essen und Mülheim. Nach dem Verursacherprinzip hätten sie auch die Folgekosten des Gewerbeparks allein übernehmen müssen.

¹⁶⁰ Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr v. 12.02.93 - II A 4 - 00/1, gültig ab 01.04.93, geändert durch Runderlass des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr v. 07.12.01 - V A 5 - 10 - 60/195, gültig ab 01.01.02; Runderlass des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung v. 25.11.02 - V A 5 - 10 - 60/195, gültig ab 01.01.03 bis 31.12.07.

Die neue Flugzeughalle war zunächst ähnlich dem vorhandenen Bauwerk geplant; entsprechend war auch die Förderung bewilligt worden. Zur Ausführung kam jedoch eine völlig anders konstruierte Halle mit einem erheblich vergrößerten Hallenvolumen. Die sich daraus ergebende Kostenerhöhung begründete die FEM in einem Änderungsantrag mit allgemeinen Preissteigerungen; über die Planungsänderung ließ sie die Bewilligungsbehörde im Unklaren.

Weitere Baumaßnahmen

Für das umfangreiche Entwässerungssystem des Flughafens (rd. 8,5 km Regen-, Schmutz- und Mischwasserkanäle) ließ die FEM in 2002 ein Sanierungskonzept erstellen. Die Erneuerung der Kanalisation begann im folgenden Jahr. Sie soll nach aktueller Planung in 2013 abgeschlossen sein und ein Gesamtvolumen von rd. 2 Mio. € umfassen. In den vergangenen Jahren wurden mit erheblichen Mitteln (rd. 1,1 Mio. €) überwiegend Kanalabschnitte erneuert, deren Notwendigkeit im Sanierungskonzept nicht dargestellt war. Von der bewilligten Kanalsanierung realisierte die FEM in 2007 nur einen Teilabschnitt. Der überwiegende Teil der im Verwendungsnachweis abgerechneten Kanalbauleistungen entfiel auf Maßnahmen, die nicht Gegenstand der Förderung waren.

Auch bei anderen Projekten - den Regenwasserbehandlungsanlagen und der Kontrollturmkanzel - rechnete die FEM nicht bewilligte Leistungen ab, allerdings in geringerem Umfang.

Die Installation einer Anflugbefeuerung begründete die FEM letztlich mit Sicherheitsaspekten, die sich aus dem in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz neu errichteten Messeparkplatz der Stadt Essen ergaben. Eine Übernahme der Kosten durch die Stadt Essen als Verursacherin wurde nicht in Erwägung gezogen.

Der LRH bat, die Zuwendungen für die neue Flugzeughalle komplett und für die übrigen Bauprojekte anteilig entsprechend den nicht bewilligten Leistungen zurückzufordern bzw. eine Stellungnahme abzugeben.

27.3 Vergabe von Aufträgen

Die FEM hatte sich bei der Vergabe von Aufträgen zur Erfüllung des Zweckes nach der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen - Teil A (VOB/A) bzw. der Verdingungsordnung für Leistungen - Teil A (VOL/A) zu richten. Insbesondere bei den Bauleistungen waren die Vergabebestimmungen nahezu durchgängig nicht beachtet worden.

- Die FEM wich wiederholt vom Grundsatz der öffentlichen Ausschreibung ab.
- Bei beschränkt ausgeschriebenen oder freihändig vergebenen Leistungen fehlte es an den entsprechenden Begründungen.
- Die Kennzeichnung der Angebote fehlte.
- Vergabevermerke waren in der Regel nicht vorhanden.
- In einigen Fällen fanden Verhandlungen mit Bietern nach Eröffnung der Angebote statt.
- Es wurden Aufträge aufgrund unvollständiger Angebote vergeben.

Ein ordentlicher Wettbewerb mit transparenten und bestimmungsgemäß durchgeführten Vergabeverfahren war insgesamt nicht gewährleistet. Der LRH bat daher, über die Rückforderung von Zuwendungen entsprechend dem diesbezüglichen Erlass des Finanzministeriums¹⁶¹ zu entscheiden.

27.4 Ingenieurleistungen

Die FEM verfügte nicht über Personal mit dem nötigen baufachlichen Wissen zur Abwicklung ihrer Bauvorhaben. Mit dieser Aufgabe hatte sie unter Ausschluss des Wettbewerbs im Jahr 1999 ein Ingenieurbüro beauftragt. Seither war dieses Ingenieurbüro bei allen Bauvorhaben für die Planung, Ausschreibung, Bauüberwachung, Abrechnung und die Vorbereitung der

¹⁶¹ Erlass des Finanzministers vom 23.12.1987 - I D 5 - 004 - 3.8 - in der aktuellen Fassung vom 16.08.2006 zur Rückforderung von Zuwendungen wegen Nichtbeachtung der VOB/A und der VOL/A.

Vergaben zuständig. Darüber hinaus gehörte die Bearbeitung der Zuwendungsanträge zu seinen Aufgaben.

Während der örtlichen Erhebungen fiel dem LRH auf, dass eine bestimmte Tiefbaufirma immer dann, wenn sie sich um Aufträge der FEM beworben hatte, mit ihrem Angebot erfolgreich war. Unter Mitwirkung des Ingenieurbüros erhielt sie den Zuschlag zur Ausführung von Tiefbauarbeiten nach öffentlichen oder beschränkten Ausschreibungen teilweise unter Umgehung der Vergabebestimmungen. Weiterhin vergab die FEM etliche kleinere Aufträge freihändig an die Tiefbaufirma.

Aufgrund früherer geschäftlicher Verbindungen des Ingenieurbüros zu der Tiefbaufirma und der aufgezeigten Vergabepaxis ging der LRH von einer Begünstigung des Bauunternehmens aus. Er forderte deshalb, die Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro einzustellen - auch weil allein schon die durchgängige Vergabe der Ingenieurleistungen von der Planung über die Auftragsvergabe bis zur Abrechnung an **ein** Ingenieurbüro Möglichkeiten zu einem korrupten Verhalten eröffnen kann - und bat um eine gesonderte Stellungnahme.

27.5 Bewertung der Landesbeteiligung an der Flughafen Essen / Mülheim GmbH durch den Landesrechnungshof

Die FEM erhielt zur Finanzierung der Betriebskosten, der laufenden Investitionen und der Bauprojekte von 1996 bis 2007 einschließlich der Anteile der Städte Essen und Mülheim rd. **14,2 Mio. €** an öffentlichen Mitteln. Der Landeshaushalt wurde hiervon mit rd. **6,0 Mio. €** belastet, davon 2,86 Mio. € aus der dem Flughafen Essen-Mülheim zugeordneten Titelgruppe 67.

In ihrer mittelfristigen Finanzplanung geht die FEM beim Status-Quo-Betrieb bis zum Jahr 2013 von einer jährlichen Unterdeckung der laufenden Betriebs- und Investitionskosten (ohne Projektförderungen) i. H. v. **1,1 Mio. €** aus. Bis zu dem von den Gesellschaftern zugrunde gelegten

Schließungstermin Anfang 2034 wären bei unveränderter Fortschreibung danach über 25 Jahre Verluste (ohne Abdiskontierung oder Berücksichtigung einer Inflationsrate) von insgesamt **27,5 Mio. €** zu erwarten.

In den vergangenen 13 Jahren hat sich der laufende jährliche Zuschussbedarf der FEM allerdings mehr als verdoppelt. Setzt sich dieser Trend linear fort, ist in den nächsten 25 Jahren mit einem Gesamtverlust der FEM von mindestens **55 Mio. €¹⁶²** zu rechnen. Bei Aufrechterhaltung der bis heute geltenden paritätischen Verlustübernahme durch die Gesellschafter entfielen hiervon rd. **18,3 Mio. €** auf das Land.

Nach der Luftverkehrskonzeption 2010 des Landes war die Erhaltung des Flughafens (Status Quo) für den Geschäftsreiseluftverkehr vorgesehen, solange die Flughafennutzer noch Rechtsansprüche haben. Das OLG und das Landgericht haben eindeutig beschieden, dass der Aero-Club keinen Anspruch auf den Fortbestand eines Verkehrsflughafens Essen / Mülheim hat. Im Rahmen des neuen Erbbaurechtsvertrages mit dem Luftfahrtunternehmen sind ausdrücklich Regelungen für den Fall der Schließung des Flughafens getroffen worden. Langfristige Ansprüche seitens der übrigen Flughafennutzer konnten bis heute nicht zweifelsfrei festgestellt werden. Das in der Luftverkehrskonzeption 2010 formulierte Landesinteresse besteht demnach nicht mehr.

Die Umsetzung weiterführender Interessen des Landes an einer Nutzung des Flughafens als Regionalflughafen (1995) oder Geschäftsflughafen (2002), die zu einer erheblichen Reduzierung des Zuschussbedarfs hätten führen können, wurden wiederholt durch die kommunalen Mitgesellschafter verhindert. Die Städte haben nicht nur das Ausschöpfen des wirtschaftlichen Potenzials des Flughafens vereitelt, sondern der FEM in den letzten Jahren sogar wesentliche Ertragsquellen (an das Luftfahrtunternehmen überlassenes Grundstück, Gelände für den interkommunalen Gewerkepark) entzogen.

¹⁶² Ausgehend von einer Vervielfachung bis zum Ende der 25-Jahres-Periode.

Der Gesellschaftsvertrag gestattet dem Land den Austritt aus der FEM, wenn sich zwischen den Gesellschaftern in wichtigen Fragen dauerhaft keine Einigung erzielen lässt oder es ihm aus wichtigen wirtschaftlichen Gründen nicht weiter zumutbar ist, als Gesellschafter in der Gesellschaft zu verbleiben. Diese Voraussetzungen liegen nach Auffassung des LRH vor.

Bei einer Übertragung der Geschäftsanteile des Landes auf die Stadt Mülheim entspräche die Verteilung der Anteile (66,6 : 33,3 v. H.) dann annähernd den Grundbesitzverhältnissen. Grundstücksbezogene Ansprüche der Städte aus der Überlassung an die FEM, den Erbbaurechtsverträgen und der Vermarktung des Gewerbeparks wären hierdurch hinfällig. Gleichzeitig würde die Stadt Essen in ihrer Gesellschafterposition nicht schlechter gestellt als bisher. Dem Land bliebe weiterhin die Möglichkeit, wirtschaftlich sinnvolle Investitionen der FEM - wie bei anderen Flughafen in NRW - im Rahmen entsprechender haushaltsrechtlicher Förderprogramme zu unterstützen.

27.6 Stellungnahme des Ministeriums für Bauen und Verkehr

Das MBV hat zu Teilen der Prüfungsmittelung des LRH unter dem 31.03.2010 Stellung genommen.

Hinsichtlich der Lande- und Abstellgebühren wird eine Anpassung zum 01.01.2011 in Aussicht gestellt; die Möglichkeit der Steigerung der Mieten der Flughafennutzer hält das MBV für eher problematisch.

Bei Projektförderungen wird das MBV nach seiner Darstellung die Einhaltung des Durchführungszeitraums sowie die Vermeidung eines vorzeitigen Maßnahmebeginns künftig sicherstellen (27.2.4).

Hinsichtlich der Zukunft des Flughafens teilt das MBV mit, dass die beiden Städte keine Notwendigkeit sähen, neue, bis zum Jahr 2034 gültige

Pachtverträge mit der FEM abzuschließen. Mit der regelmäßigen Verlängerung des Räumungsausstandes sei eine Rechtsposition geschaffen worden, mit der die Flughafengesellschaft weiterhin handlungsfähig sei. Das Ministerium ist der Auffassung, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass für das Land ein Verbleib in der Gesellschaft unzumutbar ist. Das Landesinteresse am Flughafen wird in dem „hochwertigen und aus Landessicht wünschenswerten Geschäftsflugverkehr“ gesehen (27.5).

Eine Stellungnahme des MBV sowie der BR Düsseldorf als zuständiger Bewilligungsbehörde zu weiteren Einzelfragen (Darstellungen unter 27.2.4, 27.3 und 27.4) steht noch aus.

Der LRH ist der Auffassung, dass das Ministerium nicht überzeugend dargelegt hat, warum ein Ausstieg aus der Gesellschaft für das Land rechtlich und wirtschaftlich unmöglich ist. Das behauptete Landesinteresse an einem Geschäftsflughafen rechtfertigt die weitere Beteiligung nicht. Dem Land stehen aufgrund der nachhaltigen Ablehnung durch die Stadt Essen keinerlei Möglichkeiten zur Verfügung, dieses Interesse durch die Nutzung des wirtschaftlichen und funktionalen Potenzials des Flughafens Essen-Mülheim zu realisieren.

Der Schriftwechsel wird fortgesetzt.