

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen,  
für Landesentwicklung und Heimat



STAATSMINISTER

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat  
Postfach 22 00 03 · 80535 München

Präsidentin des  
Bayerischen Landtags  
Frau Barbara Stamm, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Name  
Herr Hopf

Telefon  
089 2306-2528

Telefax  
089 2306-2804

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4254-3/965 F; 02.12.2015

Bitte bei Antwort angeben  
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom  
LB/43-VV9520-2/4

Datum  
02. Februar 2016

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Christian Magerl  
vom 01.12.2015  
betreffend „Förderprogramm Flughafen München GmbH“**

**Anlagen:** Abdruck dieses Schreibens (4-fach)

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Christian Magerl vom 01.12.2015 betreffend „Förderprogramm Flughafen München GmbH“ wird auf der Basis einer Stellungnahme der Flughafen München GmbH (FMG) in Abstimmung mit dem Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr wie folgt beantwortet:

Hinweis:

Im Hinblick auf den Schutz wettbewerbsrelevanter Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der FMG und der Luftverkehrsgesellschaften wird gebeten, die Beantwortung vertraulich zu behandeln und auf eine Drucklegung zu verzichten.

Frage 1:

Seit wann besteht dieses „Förderprogramm“ der FMG?

Antwort:

Die FMG führte das Förderkonzept im Interesse der Ertragsoptimierung der FMG im Jahr 1994 (angepasst in 2005 und 2009) ein. Das Konzept hat zudem die Zielsetzung, verkehrspolitisch für den Standort München wichtige und wirtschaftliche Märkte zu erschließen und damit den Passagieren ein optimales Verkehrsangebot zu bieten.

Dabei haben alle Luftverkehrsgesellschaften die veröffentlichten Start- und Landeentgelte zu entrichten. Preisnachlässe werden nicht gewährt. Die FMG leistet befristete Unterstützung zu bestimmten Verkehrsverbindungen sowie zur Förderung der Vermarktung mit dem Ziel, die Auslastung zu verbessern. Die Fördermaßnahmen werden in jedem Einzelfall nach den einschlägigen Rechtsvorschriften mit den gängigen betriebswirtschaftlichen Verfahren auf der Basis externer Gutachten auf ihre Rechtmäßigkeit und betriebswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit hin überprüft (sog. Market Economy Investor Test). D.h. die Verkehrsförderung erfolgt nur, wenn damit die Profitabilität des Flughafens erhöht werden kann.

Derartige Förderkonzepte sind an den meisten europäischen Flughäfen gängige Praxis. Ein Abweichen von dieser Vorgehensweise hätte erhebliche Wettbewerbsnachteile für den Flughafen München im Verhältnis zu anderen Flughäfen zur Folge.

Frage 2a:

In welchem Umfang wurden in der Vergangenheit Fluglinien auf diese Weise „gefördert“ (Angaben nach Jahren getrennt)?

Antwort:

Für das Gesamtkonzept wurden in 2013 und 2014 durchschnittlich jeweils rd. 17 Mio. € aufgewendet.

Frage 2b:

Wie hoch war der Einnahmeausfall der FMG unter der Annahme, die betreffenden Flüge wären zu normalen Konditionen durchgeführt worden (Angaben nach Jahren getrennt)?

Antwort:

Die Flüge werden immer zu „normalen Konditionen“ durchgeführt, da jeweils die vollen Entgelte berechnet werden. Das Konzept der FMG führt stets zu einer Erhöhung der Profitabilität des Flughafens, da die erzielten Mehrerlöse deutlich die Kosten der Fördermaßnahmen übersteigen.

Frage 3:

Wie hoch waren die Preisnachlässe in absoluten Prozentzahlen jeweils (Angaben nach Jahren getrennt)?

Antwort:

Wie bereits dargestellt wurden keine Preisnachlässe gewährt. Die Aufwendungen für das Konzept der FMG betragen im Verhältnis zum Konzernumsatz in den Jahren 2013 und 2014 durchschnittlich jeweils rd. 1,4 %.

Frage 4:

Welche Fluggesellschaften haben in welchem Umfang von diesem „Förderprogramm“ profitiert (Angaben nach Jahren getrennt)?

Antwort:

In den Jahren 2013 und 2014 wurden insgesamt 46 Luftverkehrsgesellschaften in das Konzept einbezogen.

Frage 5:

Wie viele Flugbewegungen wurden durch dieses „Förderprogramm“ generiert (Angaben nach Jahren getrennt)?

Antwort:

Durchschnittlich wurden in 2013 und in 2014 jeweils rd. 9.000 Bewegungen p.a. gefördert.

Frage 6a:

Wie viele dieser so „geförderten“ Fluggesellschaften haben die ursprünglich angekündigten Flugbewegungen tatsächlich in vollem Umfang durchgeführt?

Antwort:

Das Konzept der FMG knüpft nur an tatsächlich durchgeführte Flugbewegungen an.

Frage 6b:

Wie lange haben die so „geförderten“ Fluggesellschaften am Flughafen München Flüge angeboten?

Antwort:

Die durchschnittliche Verweildauer der Luftverkehrsgesellschaften bzw. die Aufrechterhaltung der aufgenommen Strecken liegt bei mindestens sieben Jahren.

Frage 7a:

Welche Fluglinien wurden jeweils wie lange „gefördert“?

Antwort:

Anknüpfungspunkt des Konzepts sind nicht Fluglinien.

Frage 7b:

Gilt die laut Kerkloh bestehende Höchstdauer von drei Jahren für diese Art der „Förderung“ von Anfang an, wenn nein, wie hat sich die Höchstförderdauer wann verändert?

Antwort:

Nach dem Konzept der FMG beträgt die Förderdauer maximal 3 Jahre.

Frage 7c:

Wurde die Höchsförderungsdauer auch schon verlängert, wenn ja, in welchen Fällen, aus welchen Gründen und für wie lange (Angaben nach Jahren getrennt)?

Antwort:

Nein.

Frage 8:

Gibt oder gab es bei der FMG noch andere finanzielle Instrumente, Vergünstigungen o.ä., die zum Ziel hatten, neue Fluggesellschaften an den Flughafen München zu holen, wenn ja, unter welchen Namen liefen diese, von wann bis wann wurden diese mit welchem finanziellen Rahmen eingesetzt?

Antwort:

Über diese Maßnahmen wurde bereits im Rahmen der Beantwortung früherer schriftlicher Anfragen, zuletzt vom 10.02.2009 (Drs. 16/278), berichtet.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Markus Söder, MdL