

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN**  
vom 21.02.2007

### Marketingzuschuss für Langstreckenflüge

Seit 1994 bezahlt die Flughafen München GmbH (FMG) für Langstreckenflüge einen Kerosinzuschuss (s. Drs. 13/5188 und Drs. 15/723).

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Gesamtsummen hat die FMG in den Jahren 2004, 2005 und 2006 jeweils für diesen Zweck bezahlt?
2. Welche Summe hat die FMG in diesen Jahren jeweils pro 1.000 Liter Kerosin bezahlt?
3. Welche Summe wurde bislang insgesamt für diesen Zweck bezahlt?
4. Ist daran gedacht, diese Praxis auch künftig weiterzuführen, wenn ja, mit welchen Summen?
5. Ist die Staatsregierung der Auffassung, dass angesichts der Klimaveränderungen und der verheerenden Rolle, die der Flugverkehr bei dieser Entwicklung spielt, diese Form der Subventionierung noch akzeptabel ist, wenn ja, weshalb, wenn nein, welche Schritte werden wann unternommen, um diese Praxis endlich abzustellen?

## Antwort

des **Staatsministeriums der Finanzen**  
vom 07.04.2007

Die Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Christian Magerl vom 21.02.2007 betreffend „Marketingzuschüsse für Langstreckenflüge“ beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie wie folgt:

### Vorbemerkung:

Die Flughafen München GmbH gewährte seit dem 01.11.1994 bis zur Winterflugplanperiode 2006/2007 bei Langstreckenflügen einen Zuschuss zu den Streckenkosten der Luftverkehrsgesellschaften. Dieser Treibstoffzuschuss wurde für alle Langstreckenflüge mit einer koordinierten,

d. h. luftverkehrsrechtlich maßgeblichen regulären Flugzeit von mehr als 5 Stunden gewährt und orientierte sich am Umfang des in München aufgenommenen Treibstoffes. Inneuropäische oder innerdeutsche Flüge wurden durch diese Maßnahme nicht gefördert.

Mit diesem Marketingzuschuss sollten die infolge der geografischen Lage Münchens gegebenen Standortnachteile, vor allem hohe Treibstofftransportkosten aufgrund eines fehlenden Binnenhafens und fehlender Pipelineverbindungen zu den Nordseehäfen, ausgeglichen und im Bereich der Langstrecke die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes München gegenüber anderen europäischen Wettbewerbern hinsichtlich der Kosten hergestellt werden, die zusätzlich zu den Kerosinpreisen frei Rotterdam zu bezahlen sind. Die Differenz zwischen dem zu zahlenden Endpreis und dem Handelspreis ab Rotterdam liegt in München deutlich höher als bei anderen Flughäfen.

Bei der Maßnahme handelte es sich im Ergebnis um eine Korrekturmaßnahme, die auf einem normalen marktwirtschaftlichen Verhalten des Unternehmens beruhte. Jeder andere marktwirtschaftlich handelnde Unternehmer hätte in der Wettbewerbssituation der Flughafen München GmbH eine ähnliche, der wirtschaftlichen Vernunft entsprechende Maßnahme ergriffen. Im Ergebnis förderte die Flughafen München GmbH mit der Maßnahme auch den betriebswirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens aus eigenen Mitteln.

Vor dem geschilderten Hintergrund sind die aufgeworfenen Fragen aufgrund der Auskunft der FMG wie folgt zu beantworten:

Zu 1.:

Die Summe der nach den obigen Grundsätzen ausgereichten Gelder belief sich in 2004 auf 7,5 Mio. €, 2005 auf 8,7 Mio. € und 2006 auf 7,9 Mio. €.

Zu 2.:

Der Ausgleichsbetrag bis zum 27.03.2004 betrug 15 € pro 1.000 Liter, vom 28.03.2004 bis 21.10.2006 betrug er 14 € pro 1.000 Liter.

Zu 3.:

Im Jahresdurchschnitt wurden seit der Einführung am 01.11.1994 in den vergangenen 12 Jahren im Jahresdurchschnitt 6,2 Mio. € aufgewandt.

Zu 4.:

Ab der Winterflugplanperiode 2006/2007 wird nach Auskunft der Flughafen München GmbH ein Treibstoffzuschuss im bisherigen Sinne nicht mehr gewährt. Die Flughafen München GmbH fördert seither die Stabilisierung und Dynamisierung des Langstreckenverkehrs im Rahmen ihres Marketingkonzepts.

Zu 5.:

Siehe Antwort auf Frage 4.

Im Übrigen weise ich darauf hin, dass der Anteil des Luftverkehrs an den gesamten Treibhausgasemissionen weltweit wie auch in der EU bei etwa 3 % liegt. Singuläre, auf den Flughafen München abzielende Restriktionen vermögen das gesamteuropäische Luftverkehrsaufkommen und die Umweltbelastung nicht zu vermindern, sondern führen lediglich zu einer Verlagerung nachgefragter Verkehre an andere europäische Drehkreuze zum Nachteil des Wirtschaftsstandor-

tes Bayern. Die Staatsregierung wird Maßnahmen zur Energieeinsparung im zivilen Luftverkehr unterstützen, wobei allerdings eigener Handlungsspielraum nur eingeschränkt besteht. Als Beispiele nenne ich eine international abgestimmte Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel, emissionsabhängige Landeentgelte und das Projekt Single European Sky, durch das Einsparungen in einer Größenordnung von 12 % erreicht werden können. Die Flughafen München GmbH ist bereit, als Testflughafen an einer dreijährigen Pilotphase über emissionsabhängige Landeentgelte teilzunehmen.