

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 17.04.2007

### **Marketingkonzept der Flughafen München GmbH (FMG)**

In Ihrer Antwort auf meine Schriftliche Anfrage „Marketingzuschüsse für Langstreckenflüge“ vom 16.04.2007 (Drs. 15/7930) schreibt die Staatsregierung unter anderem, dass „ab dem Winterflugplan 2006/2007 nach Auskunft der Flughafen München GmbH ein Treibstoff-Zuschuss im bisherigen Sinne nicht mehr gewährt“ werde. Stattdessen fördere die FMG „die Stabilisierung und Dynamisierung des Langstreckenverkehrs im Rahmen ihres Marketingkonzepts“. In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wie sieht diese neue Form der Förderung im Einzelnen aus?
2. Wonach bemisst sich diese neue Form der Förderung?
3. Mit welcher Gesamtsumme wird nunmehr „die Stabilisierung und Dynamisierung des Langstreckenverkehrs“ pro Jahr gefördert?
4. Aus welchen Gründen wurde der sogenannte Marketingzuschuss ab Sommerflugplan 2005 nicht, wie in Drs. 15/723 angekündigt, auf 13 € je 1000 Liter Kerosin gesenkt, sondern, wie in Drs. 15/7930 mitgeteilt, bis 21.10.2006 bei 14 € je 1000 Liter Kerosin belassen?
5. Wie hoch war der „betriebswirtschaftliche Erfolg“ dieser Maßnahme, die insgesamt rund 75 Millionen Euro gekostet hat?
6. Welche Maßnahmen sieht das neue Marketingkonzept der FMG im Einzelnen vor, und wie viel Geld sind für diese Maßnahmen jeweils eingeplant?
7. Wie lässt sich erklären, dass Hans-Joachim Bues, Leiter Konzernbereich Unternehmenskommunikation der FMG, Anfang März 2007 in einer Stellungnahme schreibt, „der ... Zuschuss für Langstreckenflüge mit einer Flugzeit von über 5 Stunden ... ist weiterhin aktuell und beträgt derzeit 12 Euro pro Tonne Kerosin“, obwohl dieser Zuschuss angeblich seit dem Winterflugplan 2006/2007 „im bisherigen Sinne nicht mehr gewährt wird“?

## Antwort

des **Staatsministeriums der Finanzen**  
vom 23.05.2007

Die Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Christian Magerl vom 17.04.2007 betreffend „Marketingkonzept der Flughafen München GmbH (FMG)“ beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie wie folgt:

Zu 1., 2., 3. und 6.:

Im Einklang mit dem luftverkehrspolitischen Auftrag des Flughafen München und ausgehend von der herausragenden gesamtwirtschaftlichen Bedeutung von interkontinentalen Flügen zu den bedeutenden Wachstumsmärkten in aller Welt fokussiert die Marketingstrategie der Flughafen München GmbH im Wesentlichen den Langstreckenverkehr. Ziel ist es, den Anteil des Interkontinentalverkehrs in München am Gesamtverkehr weiter zu erhöhen. Mit den Airlines werden nunmehr unter Berücksichtigung eines üblichen Marketings jeweils marktorientierte Bedingungen vereinbart, die auf eine Stabilisierung und Dynamisierung des Langstreckenverkehrs zielen. Bemessungsgrundlage ist hier das Flugzeuggewicht bzw. die Flugzeuggröße und die Entfernung des angefliegenen Interkontinentalziels. Den Maßnahmen liegen selbstverständlich betriebswirtschaftliche Überlegungen zugrunde. Das heißt, die eingesetzten Mittel haben durchweg positive Auswirkungen auf die Ergebnissituation der FMG.

Eine detailliertere Beantwortung ist – auch unter besonderer Berücksichtigung des parlamentarischen Kontrollrechts – aus Gründen der Geheimhaltungsbedürftigkeit dieser auch aufseiten der Luftverkehrsgesellschaften in hohem Maße wettbewerbsrelevanten Informationen nicht möglich.

Zu 4.:

Ursprünglich war eine Absenkung der Kerosin-Zuschüsse von 14 € auf 13 € pro tausend Liter Kerosin vorgesehen. Die FMG hat nach eingehender Untersuchung der Marktsituation und vor dem Hintergrund der drohenden Verlagerung von Langstreckenverkehr die Absenkung nicht durchgeführt.

Zu 5.:

Allein durch den Interkontverkehr, der in den Jahren 1994 bis 2006 durch den Fuel-Support gewonnen werden konnte, wurden rund 100 Mio. € (Erlöse abzüglich direkter Kosten) zur Deckung der Fixkosten des Flughafenbetriebs generiert. Dabei sind noch nicht die Effekte durch den Zubringerverkehr berücksichtigt. Der betriebswirtschaftliche Erfolg ist also in hohem Maße gegeben.

Zu 7.:

Der Fuel-Support ist zum Winterflugplan 2006 eingestellt worden. Die Aussage von Herrn Bues, Leiter Konzernbereich Unternehmenskommunikation, gibt insoweit nicht den aktuellen Sachstand wieder.