

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 15.11.2011

Vertragliche Begleitvereinbarungen der Flughafen München GmbH (FMG) mit der Lufthansa (DLH) in Zusammenhang mit dem Bau des sogenannten Satelliten/Terminal 2

In einem Brief an den Vorsitzenden des Ausschusses für Staatshaushalt und Finanzfragen des Bayerischen Landtags (53-VV 9520-3-798/11) hat der damalige Finanzminister und FMG-Aufsichtsratsvorsitzende Georg Fahrenschon u. a. die „vertraglichen Begleitvereinbarungen mit der DLH“ erwähnt. Demnach verpflichtete sich die Lufthansa, für „ein weiterhin forciertes Wachstum am Flughafen München entsprechend der aktuellen Intraplan-Verkehrsprognose für die Planfeststellung der 3. Start-/Landebahn“ zu sorgen. Sollten die prognostizierten Passagierzahlen von 2010 bis 2017 nicht erreicht werden, würde „unter bestimmten Prämissen“ eine „Ausgleichszahlung von bis zu insgesamt maximal 50 Mio. €“ fällig.

Voraussetzung dafür sei u. a. die Eröffnung des Satelliten im Jahr 2015, und dass „im Jahr 2015 geeignete luftseitige Kapazitäten vorhanden sind, um die im aktualisierten Intraplan-Gutachten vom März 2010 prognostizierten Bewegungszahlen tatsächlich abwickeln zu können.“

Dazu frage ich die Staatsregierung:

1. Welche weiteren Prämissen wurden in dieser Vereinbarung festgelegt?
2. Welche „luftseitigen Kapazitäten“ sind zusätzlich erforderlich, um die für 2015 prognostizierten Zahlen tatsächlich abwickeln zu können?
3. Bedeutet dieser Passus, dass die FMG der DLH Kapazitäten zu den von der DLH gewünschten Zeiten zur Verfügung stellen muss?
4. Wie will die FMG in diesem Fall das Problem lösen, dass durch die von der DLH am Flughafen München durchgesetzte Verkehrsstruktur mit wenigen Knoten pro Tag zu eben diesen wenigen Zeitpunkten so gut wie keine Slots mehr zur Verfügung stehen, die DLH eigenen Aussagen zufolge aber genau zu diesen Zeitpunkten mehr Starts und Landungen will?

5. a) Was bedeutet die Formulierung „von bis zu insgesamt maximal 50 Mio. €“ konkret?
b) Wurden hier Staffellungen vereinbart, wenn ja, wie sehen diese im Detail aus?
6. Beziehen sich diese Zusagen bezüglich der geforderten Einhaltung der prognostizierten Zahlen ausschließlich auf die DLH oder auf die gesamte Star Alliance?
7. Wie beurteilt die Staatsregierung die Gefahr, dass die Lufthansa, um diese Vorgaben erfüllen zu können, vorübergehend die Flugtickets so billig macht, dass die nötigen Passagierzahlen erreicht werden, so künstlich die Nachfrage steigern und damit sowohl die Lärm- und Abgasbelastung des Flughafenumlands erhöhen als auch das Klima durch zusätzliche Flüge weiter schädigen?
8. Falls die Staatsregierung diese Gefahr sieht, wieso billigt sie dann diese Zusatzvereinbarung?

Antwort

des Staatsministeriums der Finanzen
vom 08.12.2011

Die Schriftliche Anfrage betreffend „Vertragliche Begleitvereinbarung der Flughafen München GmbH (FMG) mit der Lufthansa (DLH) in Zusammenhang mit dem Bau des sogenannten Satelliten/Terminal 2“ und dabei speziell zu der darin enthaltenen Wachstumsvereinbarung wird vom Staatsministerium der Finanzen auf der Grundlage einer Stellungnahme der Flughafen München GmbH (FMG) wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

In dem Bericht des Staatsministeriums der Finanzen an den Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen (siehe auch Schreiben vom 02.02.2011 an den Vorsitzenden des Gremiums) wurde unter anderem über die sogenannte Wachstumsvereinbarung und die dazugehörigen wesentlichen Prämissen berichtet. Hierzu zählen insbesondere die Eröffnung des Satelliten im Jahr 2015, und das Vorhandensein adäquater luftseitiger Kapazitäten im Jahr 2015. Darüber hinaus enthält die Regelung auch noch ein Ausschlusskriterium: Sollten in einem Jahr massive exogene Einflüsse, z. B. Epidemien,

Terrorakte oder Wirtschaftskrise, zu einem erheblichen Passagierrückgang im Terminal 2 gegenüber dem Vorjahr führen, tritt die Wachstumsvereinbarung für das jeweilige Jahr zunächst außer Kraft. Die Vertragsparteien verpflichten sich in diesem Fall zu Verhandlungen über eine Fortschreibung der Wachstumsvereinbarung.

Zu 2.:

Nähere Festlegungen zum „Vorhandensein adäquater luftseitiger Kapazitäten“ enthält die Wachstumsvereinbarung nicht. Gemeint sind damit zum einen die entsprechenden Abfertigungspositionen und Kapazitäten am Boden und zum anderen entsprechende Start- und Landeslots. Wie in der Vergangenheit wird die FMG auch künftig im Rahmen der Möglichkeiten mit den Beteiligten daran arbeiten, die Koordinationseckwerte des Start- und Landesystems (Stundeneckwerte, 10-min-Eckwerte sowie die Teileckwerte) noch geringfügig anzuheben.

Zu 3.:

Start- und Landeslots am Flughafen München kann nicht die FMG, sondern nur der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland (FHKD) auf der Grundlage der Verordnung über die Durchführung der Flughafenkoordinierung (FHKV) zur Verfügung stellen.

Zu 4.:

Die Struktur der DLH-Flüge am Standort München ist durch ein über den ganzen Tag verteiltes System von 16 Knoten (jeweils 8 bei Abflügen und Anflügen) gekennzeichnet.

Die Engpässe am Flughafen München sind allen Airlines bekannt. Ob bzw. inwieweit die bestehenden Koordinationseckwerte und Teileckwerte bezüglich des bestehenden Bahnsystems noch leicht erhöht werden können, ist in enger

Abstimmung zwischen allen Airlines, Deutscher Flugsicherung und Flughafen München festzustellen. Dieser Optimierungsprozess läuft bereits seit vielen Jahren und wird fortgeführt. Zusätzlich verfügbare Start- und Landeslots werden dann ausschließlich durch den Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland zugeteilt.

Zu 5. a) und b):

Bezugsgröße für evtl. Ausgleichszahlungen ist jeweils das wirtschaftliche Planergebnis der Terminal 2 Betriebsgesellschaft/Jahr, das sich bei Zugrundelegung der aus dem Intraplan-Gutachten vom 10.03.2010 (Ergänzende Szenario-betrachtungen zur Luftverkehrsprognose) ergebenden anteiligen Passagierzahl/Jahr für Terminal 2 errechnet. Am Ende eines jeden Jahres werden Planergebnis und Istergebnis verglichen und das jährliche Delta festgestellt. Ein über den Gesamtzeitraum von 2010 bis 2017 gegebenenfalls kumuliertes negatives Delta wird am Gültigkeitsende der Wachstumsvereinbarung von der DLH bis zu einer Höhe von 50 Mio. € ausgeglichen. Eine Staffelung der Ausgleichszahlung wurde nicht vereinbart.

Zu 6.:

Die Wachstumsvereinbarung bezieht sich auf alle Passagiere im Bereich des Terminals 2 und nicht ausschließlich auf die Passagiere der DLH.

Zu 7. und 8.:

Alle Airlines kalkulieren ihre Flugverbindungen (Ziel, Frequenz und Preis) nach eigenen betriebswirtschaftlichen Erwägungen. Die Wachstumsvereinbarung stellt einen zusätzlichen Anreiz für die DLH dar, die mit dem Satelliten geschaffenen zusätzlichen Abfertigungskapazitäten auch auszulasten.