



## **Schriftliche Anfrage**

der Abgeordneten **Barbara Fuchs, Verena Osgyan, Christian Zwanziger**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 30.11.2021

### **Wirtschaftsbetrieb Flughafen Nürnberg**

Nicht erst seit dem Ausbruch der Coronapandemie befindet sich die Flugbranche in der Krise. Fernreisen mit dem Flugzeug verlieren an gesellschaftlicher Bedeutung. Das allgemeine Bewusstsein für Nachhaltigkeit wird auch bei Reisen immer stärker. Mit den Verbesserungen beim Zugfernverkehr haben sich konkurrenzfähige Alternativen entwickelt und so wurden bereits innerdeutsche Flugverbindungen obsolet. Im vergangenen Jahr hat die Etablierung von digitalen Meeting-Lösungen in den Büros Einzug gehalten. So werden auch immer mehr Geschäftsreisen mit dem Flugzeug überflüssig. Nicht zuletzt haben auch die Insolvenzen von Fluggesellschaften wie Air Berlin oder Germania Spuren hinterlassen. Angesichts steigender Herausforderungen für den Freistaat und die von der Pandemie getrüben Einnahmeerwartungen gilt es, die Ausgaben kritisch zu hinterfragen. Für eine umfassende Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Flughafens Nürnberg und zur besseren Einordnung dessen Relevanz, insbesondere auch mit Blick auf den Nachtflugverkehr, braucht es eine umfassende Datenbasis.

Wir fragen die Staatsregierung:

- |     |  |   |
|-----|--|---|
| 1.1 | Wie hat sich das Passagieraufkommen des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach jährlichen absoluten Passagierzahlen sowie den jährlichen prozentualen Veränderungen)? .....                             | 3 |
| 1.2 | Wie haben sich die Anteile der privat bzw. geschäftlich Reisenden am Passagieraufkommen seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach jährlichen absoluten Passagierzahlen sowie den jährlichen prozentualen Veränderungen)? ..... | 3 |
| 1.3 | Wie hat sich das Jahresergebnis des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt inklusive sowie abzüglich eventueller Verlustübernahmen und Betriebskostenzuschüsse pro Jahr)? .....                              | 3 |
| 2.1 | Wie haben sich die Einnahmen durch Frachtflüge im Verhältnis zum Umsatz seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten Zahlen pro Jahr sowie den jährlichen prozentualen Veränderungen)? .....                            | 4 |
| 2.2 | Wie haben sich die Einnahmen durch gewerbliche Ambulanzflüge im Verhältnis zum Umsatz seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten Zahlen pro Jahr sowie den jährlichen prozentualen Veränderungen)? .....              | 4 |
| 2.3 | Wie haben sich die Betriebskosten des Flughafens Nürnberg im Verhältnis zum Umsatz seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren)? .....  | 5 |
| 3.1 | Wie bewertet die Staatsregierung die Entwicklung der jährlichen Kosten- und Erlösstruktur des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010? .....  | 5 |
| 3.2 | Wie hat sich die Anzahl der Beschäftigten des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 verändert (bitte aufgeschlüsselt in Vollzeitäquivalenten pro Jahr)? .....   | 6 |

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

3.3	Welche staatlichen Coronahilfen wurden durch den Flughafen Nürnberg in Anspruch genommen? .....	6
4.1	Welche direkten Subventionen (z. B. Betriebskosten- und Investitionszuschüsse etc.) hat der Flughafen Nürnberg seit dem Jahr 2010 erhalten (bitte aufgeschlüsselt nach Subventionsart, -höhe und -herkunft sowie nach Jahren)? .....	7
4.2	Welche indirekten Subventionen (z. B. Garantien/Bürgschaften, Kreditvergabe aus öffentlichen Mitteln, Rangrücktrittserklärung, Marketingvereinbarungen etc.) hat der Flughafen Nürnberg seit dem Jahr 2010 erhalten (bitte aufgeschlüsselt nach Subventionsart, -höhe und -herkunft sowie nach Jahren)? .....	7
4.3	Inwiefern ist der Freistaat an der Finanzierung des Baus oder Ausbaus von Infrastrukturanlagen des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 beteiligt? ...	7
5.1	Wie hat sich der Anteil der Flughafenentgelte am Umsatz des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)? .....	4
5.2	Wie haben sich die Start- und Landeentgelte im Verhältnis zum Umsatz des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)? .....	4
5.3	In welchem Ausmaß werden den Fluggesellschaften vom Flughafen Nürnberg Rabatte als Anreiz für neue Destinationen und Abflüge gewährt? .....	8
6.1	In welchem Umfang wurden vom Flughafen Nürnberg seit dem Jahr 2010 Flugverbindungen gefördert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)? .....	8
6.2	Wie viele Fluggesellschaften haben seit dem Jahr 2010 eine Förderung erhalten (bitte nach Jahren aufschlüsseln)? .....	8
6.3	Wie viele Flugbewegungen wurden seit dem Jahr 2010 gefördert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)? .....	8
7.1	Wie haben sich die Passagierentgelte in Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)? .....	8
7.2	Wie hat sich der Anteil der lärmabhängigen Landeentgelte in Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)? .....	8
7.3	Wie haben sich die Parkgebühren für Flugzeuge in Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)? .....	8
8.	Nach Air Berlin und Germania: Welche Vorkehrungsmaßnahmen werden für den Fall einer weiteren Pleite von Airlines, die am Flughafen Nürnberg stationiert sind, getroffen? .....	9

# Antwort

**des Staatsministeriums der Finanzen und für Heimat in Abstimmung mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr**  
vom 22.12.2021

## Vorbemerkung

Der Flughafen Nürnberg ist eine zentrale Beteiligung und Infrastruktureinrichtung des Freistaates Bayern. Er stellt die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung Nordbayerns sicher und ist damit ein essenzieller Standortfaktor für die Metropolregion Nürnberg, aber auch für ganz Bayern.

Die jeweilige Geschäftsentwicklung der Flughafen Nürnberg GmbH (FNG) inklusive entsprechenden Ausführungen zu Verkehrsentwicklung, prägenden Geschäftsvorfällen sowie wesentlichen Eckdaten zur Ertrags- und Finanzlage wird im jährlich erscheinenden Beteiligungsbericht des Freistaates Bayern dargestellt, auf den ergänzend hingewiesen wird.

Sofern nachfolgend nicht explizit anders erwähnt, beziehen sich die nachfolgenden Daten auf die FNG (d. h. exklusive Tochtergesellschaften).

- 1.1 Wie hat sich das Passagieraufkommen des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach jährlichen absoluten Passagierzahlen sowie den jährlichen prozentualen Veränderungen)?**
- 1.2 Wie haben sich die Anteile der privat bzw. geschäftlich Reisenden am Passagieraufkommen seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach jährlichen absoluten Passagierzahlen sowie den jährlichen prozentualen Veränderungen)?**
- 1.3 Wie hat sich das Jahresergebnis des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt inklusive sowie abzüglich eventueller Verlustübernahmen und Betriebskostenzuschüsse pro Jahr)?**

Die Beantwortung der Fragen 1.1 bis 1.3 kann nachfolgender Tabelle entnommen werden. Hinsichtlich der Frage 1.2 ist eine Aufteilung der Passagiere in „geschäftlich Reisende“ und „privat Reisende“ mangels entsprechender systematischer und belastbarer Datenerfassung durch die FNG nicht möglich.

Jahr	Passagiere	Δ VJ	Jahresergebnis (HGB)	Δ VJ
2010	4 079 696	+2,6 %	-3.147.547,07 €	45,1 %
2011	3 971 694	-2,6 %	-8.397.120,74 €	> 100 %
2012	3 604 305	-9,3 %	-2.499.938,46 €	-70,2 %
2013	3 319 883	-7,9 %	-3.898.211,37 €	55,9 %
2014	3 270 712	-1,5 %	-19.443.344,20 €	> 100 %
2015	3 384 925	3,5 %	22.751,43 €	> -100 %
2016	3 484 825	3,0 %	1.688.254,91 €	> 100 %
2017	4 186 961	20,1 %	2.656.582,88 €	57,4 %
2018	4 466 864	6,7 %	4.097.751,73 €	54,2 %
2019	4 111 670	-8,0 %	3.009.372,27 €	-26,6 %
2020	917 296	-77,7 %	-41.210.131,42 €	> -100 %

Im betreffenden Zeitraum fanden weder Verlustübernahmen statt noch wurden Betriebskostenzuschüsse gewährt.

- 2.1 Wie haben sich die Einnahmen durch Frachtflüge im Verhältnis zum Umsatz seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten Zahlen pro Jahr sowie den jährlichen prozentualen Veränderungen)?**
- 2.2 Wie haben sich die Einnahmen durch gewerbliche Ambulanzflüge im Verhältnis zum Umsatz seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten Zahlen pro Jahr sowie den jährlichen prozentualen Veränderungen)?**
- 5.1 Wie hat sich der Anteil der Flughafenentgelte am Umsatz des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)?**
- 5.2 Wie haben sich die Start- und Landeentgelte im Verhältnis zum Umsatz des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)?**

Jahr	Umsatz (1) davon aus Frachtflügen (2) davon aus gewerbl. Ambulanzflügen (3) davon aus Flughafenentgelten (4) davon aus Start- und Landeentgelten	Δ VJ	in % vom Umsatz	Δ VJ
<b>2010</b>	<b>78.861.670,10 €</b>	<b>3,7 %</b>		
(1)	516.047,23 €	-6,0 %	0,7 %	0,1 %
(2)	0 €*	-	0,0 %	-
(3)	31.942.863,74 €	6,7 %	40,5 %	1,1 %
(4)	11.935.131,55 €	-2,2 %	15,1 %	1,4 %
<b>2011</b>	<b>79.213.268,23 €</b>	<b>0,4 %</b>		
(1)	603.573,76 €	17,0 %	0,8 %	16,4 %
(2)	0 €*	-	-	-
(3)	32.299.918,98 €	1,1 %	40,8 %	0,7 %
(4)	12.091.052,47 €	1,3 %	15,3 %	0,9 %
<b>2012</b>	<b>72.553.396,42 €</b>	<b>-8,4 %</b>		
(1)	565.553,32 €	-6,3 %	0,8 %	2,3 %
(2)	0 €*	-	-	-
(3)	30.436.238,76 €	-5,8 %	42,0 %	2,9 %
(4)	11.522.281,86 €	-4,7 %	15,9 %	4,0 %
<b>2013</b>	<b>69.621.521,49 €</b>	<b>-4,0 %</b>		
(1)	640.846,58 €	13,3 %	0,9 %	18,1 %
(2)	0* €	-	-	-
(3)	27.658.598,25 €	-9,1 %	39,7 %	-5,3 %
(4)	10.060.771,20 €	-12,7 %	14,5 %	-9,0 %
<b>2014</b>	<b>70.977.115,42 €</b>	<b>1,9 %</b>		
(1)	589.772,17 €	-8,0 %	0,8 %	-9,7 %
(2)	255.673,28 €	-	0,4 %	-
(3)	29.138.816,20 €	5,4 %	41,1 %	3,3 %
(4)	10.342.482,47 €	2,8 %	14,6 %	0,8 %
<b>2015</b>	<b>72.584.270,52 €</b>	<b>2,3 %</b>		
(1)	482.070,10 €	-18,3 %	0,7 %	-20,1 %
(2)	265.925,93 €	4,0 %	0,4 %	1,7 %
(3)	30.300.724,12 €	4,0 %	41,7 %	1,7 %
(4)	10.410.934,71 €	0,7 %	14,3 %	-1,6 %
<b>2016</b>	<b>75.339.189,08 €</b>	<b>3,8 %</b>		
(1)	511.923,77 €	6,2 %	0,7 %	2,3 %
(2)	294.977,26 €	10,9 %	0,4 %	6,9 %
(3)	31.197.262,45 €	3,0 %	41,4 %	-0,8 %
(4)	10.823.678,87 €	4,0 %	14,4 %	0,2 %
<b>2017</b>	<b>82.543.527,40 €</b>	<b>9,6 %</b>		
(1)	565.240,68 €	10,4 %	0,7 %	0,8 %
(2)	360.109,19 €	22,1 %	0,4 %	11,4 %
(3)	34.784.017,99 €	11,5 %	42,1 %	1,8 %
(4)	12.019.479,65 €	11,0 %	14,6 %	1,4 %

Jahr	Umsatz (1) davon aus Frachtflügen (2) davon aus gewerbl. Ambulanzflügen (3) davon aus Flughafenentgelten (4) davon aus Start- und Landeentgelten	Δ VJ	in % vom Umsatz	Δ VJ
<b>2018</b>	<b>83.035.756,40 €</b>	<b>0,6 %</b>		
(1)	598.940,23 €	6,0 %	0,7 %	5,3 %
(2)	384.686,77 €	6,8 %	0,5 %	6,2 %
(3)	34.391.465,85 €	-1,1 %	41,4 %	-1,7 %
(4)	12.628.256,73 €	5,1 %	15,2 %	4,4 %
<b>2019</b>	<b>79.383.198,71 €</b>	<b>-4,4 %</b>		
(1)	546.860,12 €	-8,7 %	0,7 %	-4,5 %
(2)	388.221,85 €	0,9 %	0,5 %	5,6 %
(3)	32.015.454,06 €	-6,9 %	40,3 %	-2,6 %
(4)	11.638.855,26 €	-7,8 %	14,7 %	-3,6 %
<b>2020</b>	<b>39.376.744,44 €</b>	<b>-50,4 %</b>		
(1)	619.590,70 €	13,3 %	1,6 %	128,4 %
(2)	349.552,70 €	-10,0 %	0,9 %	81,5 %
(3)	8.833.668,97 €	-72,4 %	22,4 %	-44,4 %
(4)	3.679.348,63 €	-68,4 %	9,3 %	-36,3 %

\* Eine gesonderte Erfassung der Ambulanzflüge wurde durch die FNG erst ab 2014 eingeführt. Eine Separierung in den Vorjahren ist daher nicht möglich.

### 2.3 Wie haben sich die Betriebskosten des Flughafens Nürnberg im Verhältnis zum Umsatz seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren)?

Als „Betriebskosten“ im Sinne der Fragestellung wird nachfolgend der operative Betriebsaufwand im handelsrechtlichen Sinn, d. h. ohne Zinsen und buchhalterische Sondereffekte dargestellt. Da der Flughafenbetrieb auch Geschäftsbereiche der Tochtergesellschaften umfasst (z. B. Bodenabfertigung, Energieversorgung, Betrieb von Parkhäusern und Einzelhandelsflächen), werden im Folgenden die Betriebskosten auf Konzernebene – d. h. FNG inklusive Tochtergesellschaften – dargestellt. Als Referenzwert wird dementsprechend der Konzernumsatz herangezogen:

Jahr	Betriebskosten	in % vom Umsatz
2010	96.741 T€	100,0 %
2011	96.655 T€	102,1 %
2012	88.078 T€	95,6 %
2013	85.962 T€	99,1 %
2014	87.813 T€	99,1 %
2015	87.812 T€	95,1 %
2016	87.068 T€	91,2 %
2017	96.901 T€	91,0 %
2018	100.304 T€	91,5 %
2019	101.410 T€	98,2 %
2020	83.119 T€	208,6 %

### 3.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Entwicklung der jährlichen Kosten- und Erlösstruktur des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010?

Sowohl die Kosten- als auch die Erlösstruktur steht weitestgehend in direkter Relation zum jeweiligen Passagier- und Verkehrsaufkommen. Ein entsprechender Anstieg der verkehrsinduzierten Erlöse führt naturgemäß zu einer analogen Zunahme insbesondere des Materialaufwands (beispielsweise für Wareneinsatz, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe).

Bei negativer Passagier- und Verkehrsentwicklung ist allerdings eine proportionale Kostenreduzierung nur bis zu einem gewissen Grad möglich, da ein entsprechender „Grundkostenblock“, beispielsweise für (substanzerhaltende) Instandhaltungsmaßnahmen, unabhängig vom Umsatz entsteht. Dies gilt erst recht für die Personalkosten.

Diese Kosten- und Erlösstruktur ist typisch für Infrastrukturunternehmen im Allgemeinen und Flughäfen im Besonderen. Aus Sicht der Staatsregierung wurden seitens der FNG angesichts der anhaltend widrigen Rahmenbedingungen eine Vielzahl von erforderlichen Maßnahmen umgesetzt, um die Erlöse zu steigern und gleichzeitig kostenbewusst zu wirtschaften. Aspekte der Wirtschaftlichkeit, der strategischen Perspektiven sowie der Sozialverträglichkeit wurden dabei angemessen berücksichtigt.

### 3.2 Wie hat sich die Anzahl der Beschäftigten des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 verändert (bitte aufgeschlüsselt in Vollzeitäquivalenten pro Jahr)?

Die Beantwortung der Frage kann folgender Tabelle entnommen werden (Stichtag jeweils 31.12.):

Jahr	Anzahl der Beschäftigten (Mitarbeiterkapazitäten – MAK)
2010	589
2011	575
2012	549
2013	547
2014	539
2015	518
2016	504
2017	499
2018	515
2019	521
2020	518

### 3.3 Welche staatlichen Coronahilfen wurden durch den Flughafen Nürnberg in Anspruch genommen?

Die FNG hat im Jahr 2021 auf Basis der Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen an Flugplätze im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland in Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 (sog. „Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze“) einen Zuschuss in Höhe von rd. 13,8 Mio. Euro erhalten. Der Zuschuss wurde anteilig durch den Bund (rd. 6,8 Mio. Euro) sowie durch die Gesellschafter Freistaat Bayern und Stadt Nürnberg (je rd. 3,5 Mio. Euro) getragen. Entsprechend dem Zweck der Bundesrahmenregelung wurde hierdurch der pandemiebedingte Einnahmeausfall vom 04.03.2020 bis 30.06.2020 ausgeglichen. Zudem wurde aufgrund des verkehrsbedingt erheblichen Arbeitsausfalls Kurzarbeit vom 01.04.2020 bis zum 31.10.2021 angemeldet. Die Erstattung der Bundesagentur für Arbeit belief sich hierbei auf 4.806.666 Euro. Weitere „Coronahilfen“ im engeren Sinn wurden nicht beansprucht, auf die Beantwortung zu den Fragen 4.1 und 4.2 wird jedoch ergänzend hingewiesen.

**4.1 Welche direkten Subventionen (z. B. Betriebskosten- und Investitionszuschüsse etc.) hat der Flughafen Nürnberg seit dem Jahr 2010 erhalten (bitte aufgeschlüsselt nach Subventionsart, -höhe und -herkunft sowie nach Jahren)?**

Seit 2010 hat die FNG mehrere Eigenkapitalzuführungen ihrer Gesellschafter erhalten. Die Wirtschaftlichkeit und Fremdüblichkeit der Maßnahmen wurde jeweils durch externe Gutachter im Rahmen eines „Private Investor Tests“ bestätigt. Es handelte sich daher nicht um „Subventionen“.

Soweit nicht explizit anders erwähnt, erfolgten die Eigenkapitalzuführungen jeweils paritätisch durch die Gesellschafter, d.h. Freistaat Bayern und Stadt Nürnberg zu je 50 Prozent:

Jahr	Eigenkapitalzuführung	Erläuterung/Begründung
2010	-	
2011	-	
2012	7,5 Mio. €	Bareinlagen zur Konsolidierung des Flughafens, Auszahlung in fünf Tranchen von 2012 – 2016
2013	7,5 Mio. €	
2014	7,5 Mio. €	
2015	7,5 Mio. €	
	40,0 Mio. €	Teilentschuldung des Flughafens
2016	10,0 Mio. €	Fünfte Tranche der o.g. Bareinlagen
2017	-	
2018	-	
2019	-	
2020	-	
2021	50,0 Mio. €	Ausgleich des Ergebnis- und Liquiditätsdefizits im Rahmen der Coronapandemie

Aus den Mitteln der Eigenkapitalzuführung 2015 wurden frühere Bankendarlehen zurückgezahlt und dadurch die Fremdverschuldung des Unternehmens deutlich reduziert.

Im Jahr 2015 erfolgte ergänzend eine Eigenkapitalzuführung des Freistaates Bayern i. H. v. 500.000 Euro zur Umsetzung zentraler Handlungsempfehlungen des Flughafenentwicklungskonzepts.

**4.2 Welche indirekten Subventionen (z. B. Garantien/Bürgschaften, Kreditvergabe aus öffentlichen Mitteln, Rangrücktrittserklärung, Marketingvereinbarungen etc.) hat der Flughafen Nürnberg seit dem Jahr 2010 erhalten (bitte aufgeschlüsselt nach Subventionsart, -höhe und -herkunft sowie nach Jahren)?**

Im Jahr 2020 wurde der FNG seitens des Freistaates Bayern ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 20 Mio. Euro zur Sicherung der Liquidität der Gesellschaft in der Coronapandemie gewährt. Die Darlehensbedingungen richten sich hierbei nach der sog. „Bundesregelung Beihilfen für niedrigverzinsliche Darlehen 2020“ vom 16.04.2020.

Darüber hinaus wurde seitens der Stadt Nürnberg eine Betriebsmittellinie zugunsten der FNG eingerichtet, welche auskunftsgemäß marktüblich verzinst wird.

Daher handelt es sich hierbei nicht um „Subventionen“ im eigentlichen Wortsinn.

**4.3 Inwiefern ist der Freistaat an der Finanzierung des Baus oder Ausbaus von Infrastrukturanlagen des Flughafens Nürnberg seit dem Jahr 2010 beteiligt?**

Der Freistaat Bayern war im genannten Zeitraum nicht unmittelbar an der Finanzierung des Baus oder Ausbaus von Infrastrukturanlagen am Flughafen Nürnberg beteiligt. Die Eigen- und Fremdkapitalzuführungen der Gesellschafter waren jedoch nicht zweckgebunden, sodass die entsprechenden Mittel grundsätzlich auch für investive Maßnahmen zur Verfügung standen.

- 5.3 In welchem Ausmaß werden den Fluggesellschaften vom Flughafen Nürnberg Rabatte als Anreiz für neue Destinationen und Abflüge gewährt?**
- 6.1 In welchem Umfang wurden vom Flughafen Nürnberg seit dem Jahr 2010 Flugverbindungen gefördert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?**
- 6.2 Wie viele Fluggesellschaften haben seit dem Jahr 2010 eine Förderung erhalten (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?**
- 6.3 Wie viele Flugbewegungen wurden seit dem Jahr 2010 gefördert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?**

Die FNG leistet Maßnahmen zur Verkehrsförderung mit dem Ziel, die Auslastung der Infrastruktur zu verbessern und dadurch einen positiven wirtschaftlichen Gesamteffekt zu erreichen. Verkehrspolitisch wird damit das Ziel verfolgt, die Konnektivität des Flughafens zu verbessern und dadurch der Metropolregion Nürnberg eine effiziente Anbindung an das internationale Flugnetz zu bieten.

Die Verkehrsförderung wird dabei im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Bundes- und EU-Rechts und in jedem Einzelfall im Sinne einer Ertragsoptimierung für den FNG-Konzern gewährt; d. h. die Verkehrsförderung erfolgt jeweils nur bei nachgewiesener betriebswirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit (z. B. mittels Market Economy Operator Test). Alle förderfähigen Komponenten stehen auf Basis der Entgeltordnung allen Fluggesellschaften diskriminierungsfrei zur Verfügung. Das Ausmaß ist abhängig davon, inwieweit die jeweilige Airline förderfähige Tatbestände erfüllt (neue Strecke, Passagiervolumina, leise Flugzeuge, alternative Antriebsarten u. a.).

Der Förderumfang sowie die Anzahl der geförderten Fluggesellschaften und Flugbewegungen kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Förderbudget	Anzahl geförderter Fluggesellschaften	Anzahl geförderter Flugbewegungen
2010	0 T€	0	0
2011	0 T€	0	0
2012	0 T€	0	0
2013	933 T€	13	2519
2014	659 T€	13	1468
2015	783 T€	2	1501
2016	1.354 T€	3	2901
2017	3.978 T€	8	8191
2018	4.748 T€	8	9610
2019	4.689 T€	8	9350
2020	2.646 T€	20	5218

- 7.1 Wie haben sich die Passagierentgelte in Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)?**
- 7.2 Wie hat sich der Anteil der lärmabhängigen Landeentgelte in Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)?**
- 7.3 Wie haben sich die Parkgebühren für Flugzeuge in Nürnberg seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach absoluten und prozentualen Werten pro Jahr)?**

Die Beantwortung der Fragen 7.1 – 7.3 kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Aus der Fragestellung geht nicht hervor, in welcher Relation die prozentualen Werte aufgezeigt werden sollen. Dementsprechend erfolgt eine Darstellung der entsprechenden Einnahmen in absoluten Werten sowie der Veränderung gegenüber dem jeweiligen Vorjahr.

Jahr	Passagierentgelte	Δ VJ	Lärmentgelte	Δ VJ	Abstellentgelte	Δ VJ
2010	17.675.886,80 €	16,1 %	0,00 €	-	870.112,00 €	11,8 %
2011	17.787.029,82 €	0,6 %	0,00 €	-	995.632,10 €	14,4 %

Jahr	Passagierentgelte	Δ VJ	Lärmentgelte	Δ VJ	Abstellentgelte	Δ VJ
2012	16.639.065,41 €	-6,5 %	0,00 €	-	898.172,28 €	-9,8 %
2013	15.323.686,11 €	-7,9 %	1.413.864,24 €	-	729.935,42 €	-18,7 %
2014	15.497.084,04 €	1,1 %	1.585.589,17 €	12,1 %	1.153.865,78 €	58,1 %
2015	16.330.382,31 €	5,4 %	1.696.040,32 €	7,0 %	1.184.059,54 €	2,6 %
2016	16.816.063,68 €	3,0 %	1.642.606,92 €	-3,2 %	1.256.781,26 €	6,1 %
2017	19.518.860,81 €	16,1 %	1.979.925,57 €	20,5 %	965.160,56 €	-23,2 %
2018	18.507.639,92 €	-5,2 %	2.255.318,94 €	13,9 %	1.186.818,20 €	23,0 %
2019	17.716.309,72 €	-4,3 %	2.066.513,84 €	-8,4 %	753.990,03 €	-36,5 %
2020	4.053.094,91 €	-77,1 %	717.553,34 €	-65,3 %	499.837,47 €	-33,7 %

**8. Nach Air Berlin und Germania: Welche Vorkehrungsmaßnahmen werden für den Fall einer weiteren Pleite von Airlines, die am Flughafen Nürnberg stationiert sind, getroffen?**

Auf die wirtschaftliche Situation der am Flughafen Nürnberg stationierten Airlines hat die FNG naturgemäß keinen Einfluss. Die FNG ist insgesamt bestrebt, im Sinne einer Risikostreuung ein möglichst breit diversifiziertes Spektrum an verschiedenen Airlines am Flughafen Nürnberg als Kunden zu akquirieren. Die Verkehrserholung nach den Insolvenzen der Großkunden Air Berlin und Germania kann als Beweis für die Wirksamkeit dieser Strategie angeführt werden. Das unmittelbare Ausfallrisiko gegen Airline-Insolvenzen wird im Übrigen durch verschieden ausgeprägte Zahlungsmodalitäten weitgehend vermindert.