

Telefon 233 - 22605

Telefax 233 - 21136

Frau Schultze

M:\FB_V\FMG\3 Gremien\1 Stadt\1 Stadtratsanträge, Stadtratsanfragen, Beschlüsse\2 Stadtratsanträge\Antrag 30_10_2007 Nr. 4033 Kerosin Antw.doc

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement

Flughafen München GmbH (FMG)

Kerosinsubventionierung am Münchner Flughafen

Antrag Nr. 02-08 / A 04033 der Stadtratsfraktion
Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 30.10.2007

Sitzungsvorlage Nr.: 02-08 / V 11394

1 Anlage

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 15. Januar 2008 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Frau Stadträtin Dietrich beantragte am 30. Oktober 2007 einen Bericht über die Bezuschussung von Kerosin bei Langstreckenflügen durch die Flughafen München GmbH. Der o.g. Antrag liegt als Anlage bei.

Zur Beantwortung holte das Referat für Arbeit und Wirtschaft Stellungnahmen der Flughafen München GmbH (FMG) ein.

Frage 1:

Wie hoch waren die Zahlungen, mit denen die FMG in den letzten fünf Jahren Kerosin subventioniert hat?

Antwort:

In den Jahren 2002 bis 2006 gewährte die FMG einen Zuschuss zu den Treibstoffkosten der Luftverkehrsunternehmen in folgender Höhe:

Jahr 2002: 5.690.032,53 €; Jahr 2003: 6.133.456,83 €;

Jahr 2004: 7.506.056,28 €; Jahr 2005: 8.749.519,12 €;

Jahr 2006: 7.923.904,16 €;

Frage 2:

Wie hoch ist der Preisunterschied zwischen den Flughäfen München und Frankfurt für unsubventioniertes Kerosin?

Antwort:

Auf Grund eines in München fehlenden Binnenhafens sowie gleichfalls nicht existierender Pipeline-Verbindungen zu den Nordseehäfen, mussten die Luftfahrtunternehmen seit jeher an diesem Standort hohe Treibstofftransportkosten tragen, die zusätzlich zu den Kerosinpreisen frei Rotterdam zu bezahlen waren/sind. Diese Differenz zwischen dem am Standort München zu zahlenden Endpreis und dem Handelspreis ab Rotterdam liegt deutlich höher als bei anderen Flughäfen. Diese als "Differential" bezeichneten Kosten für Transport, Lagerung und Betankung des Flugzeugs betragen in München rd. 20,- € pro 1.000 Liter Kerosin im Jahr 2006 im Vergleich zu Frankfurt.

Frage 3:

Worin bestand die "Diskriminierung" bei der Kerosinsubventionierung?

Antwort:

Durch den Hinweis in verschiedenen Presseberichten, dass der sog. Langstrecken-Zuschuss diskriminierungsfrei ist, kann der irrtümliche Eindruck entstehen, dass der Treibstoffzuschuss diskriminierend gewesen wäre, d.h. für nicht alle Airlines in gleicher Weise zur Anwendung kam. Dies trifft bzw. traf nicht zu. Der Treibstoffzuschuss wurde für alle Langstreckenflüge mit einer koordinierten, d. h. luftverkehrsrechtlich maßgeblichen regulären Flugzeit von mehr als fünf Stunden gewährt und errechnete sich aus dem Umfang des in München aufgenommenen Treibstoffes.

Frage 4:

Wie funktioniert die neue "diskriminierungsfreie" Subventionierung von Kerosin?

Antwort:

Ab dem 29. Oktober 2006 wurde das System zur Stützung der bestehenden und Gewinnung neuer Interkontinentalverbindungen in der Weise geändert, dass zur Herstellung marktgerechter Konditionen kein Treibstoffzuschuss mehr gewährt wird, sondern ein Langstreckenzuschuss eingeführt wurde. Bemessungsgrundlage ist hier das Flugzeuggewicht und die Entfernung des angeflogenen Interkontinentalzieles.

Hintergrund der Umstellung war zum einen der mit dem Treibstoffzuschuss verbundene erhebliche administrative Aufwand und zum anderen eine Erhöhung der Planungssicherheit beim Langstreckenzuschuss sowie eine Verbesserung der Wahrnehmung bei den Entscheidungsträgern in den Luftverkehrsunternehmen.

So erforderte die Ermittlung des Treibstoffzuschusses stets den aufwendigen Abgleich der von den Airlines mitgeteilten Treibstoffmengen mit den Belegen der Mineralölgesellschaften. Auf der Grundlage der neuen, oben dargestellten Bemessungsgrundlage kann die Förderung nunmehr unproblematisch und im Voraus der Höhe nach bestimmt werden.

Frage 5:

Ist die Behauptung der FMG, die Subventionierung von Kerosin sei notwendig, um einen Standortnachteil auszugleichen, angesichts des rasanten Wachstums des Münchner Flughafens noch zutreffend?

Antwort:

Trotz der sehr erfreulichen Gesamtentwicklung kann der Flughafen München noch nicht als etabliertes Drehkreuz für Langstreckenverkehr angesehen werden. Deshalb bedarf es zur Stabilisierung und Dynamisierung in diesem Verkehrsegment entsprechender Marketingmaßnahmen. Der bisherige Anteil des Interkontinentalverkehrs liegt (Stand 2006) bei 5,2%, bei den großen europäischen Drehkreuz-Flughäfen dagegen bei über 20%.

Marketingmaßnahmen sind um so notwendiger, als alle europäischen Wettbewerber ähnliche Förderprogramme anbieten (u. a. Umsteigerabatte in Höhe von bis zu 100% der Passagierentgelte, was de facto eine wesentlich höhere Förderung bedeutet).

Beim Langstreckenzuschuss handelt es sich somit um eine marktübliche Maßnahme, um insgesamt wettbewerbsfähige Preise für Langstreckenverkehr auch am Flughafen München anbieten zu können.

Frage 6:

Hat die FMG ein Wachstumsziel, bei dessen Erreichen die Subventionierung von Kerosin eingestellt wird? Ab wie vielen Passagieren bzw. Frachttonnen pro Jahr ist der Flughafen München in der Lage, ohne Treibstoffsubventionierung auszukommen?

Antwort:

Die FMG versteht den Treibstoffzuschuss nicht als Subventionierung, sondern als Instrument zur Entwicklung des Langstreckenverkehrs. Im Rahmen der strategischen Neuausrichtung der FMG im Jahr 2005 wurde für das Segment Interkontinentalverkehr für 2010 das Ziel von 100.000 wöchentlich angebotenen Sitzplätzen formuliert. Aktuell beträgt das Angebot knapp 60.000.

Mit dieser Förderung wird ein Standortnachteil des Flughafens München im Vergleich zu anderen europäischen Luftverkehrsdrehscheiben abgemildert. Da sich das Drehkreuz in München erst im Aufbau befindet und sich die höheren Kerosin-

kosten voraussichtlich nicht wesentlich verringern werden, gibt es keinen fest definierten Zeitpunkt bzw. eine Verkehrsmenge, bei der eine Abschaffung der Förderung vorgesehen ist.

Durch die kontinuierliche Absenkung der Beträge beim ehemaligen Treibstoffzuschuss seit dessen Einführung im Jahr 1994 kommt jedoch die Zielsetzung der FMG klar zum Ausdruck, die ausgereichten Beträge so gering wie möglich zu halten.

Frage 7:

Ist es angesichts dringender Erfordernisse des Klimaschutzes noch zeitgemäß, einen Treibstoff, der ohnehin von der Steuer befreit ist, auch noch direkt zu subventionieren?

Antwort:

Die Besteuerung von Kerosin würde an den unterschiedlichen Bezugskosten (Differential) an verschiedenen Flughäfen nichts ändern. Ziel des Treibstoffzuschusses war und ist es, die bestehende grundsätzliche Verkehrsnachfrage über München und nicht über andere europäische Hub-Flughäfen abzuwickeln.

Damit wurde und wird der gewollte und notwendige Beitrag zum Erfolg der bayerischen Wirtschaft geleistet, die in hohem Maße auf direkte interkontinentale Verbindungen angewiesen ist.

Die Entwicklung des Interkontinental-Verkehrs ist insgesamt auf fehlende geeignete Reisealternativen zurückzuführen. Mit den von der FMG ergriffenen Maßnahmen soll aus dem bestehenden Verkehr der größtmögliche Nutzen für den Flughafen und die Region gezogen werden.

Um die Bemühungen im Rahmen des Klimaschutzes zur Schadstoff-Reduzierung zu unterstützen, hat die FMG zum 1. Januar 2008 ein sog. emissionsabhängiges Entgelt beantragt. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, mit möglichst umwelteffizientem Gerät die bestehende Verkehrsnachfrage zu befriedigen.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Helmut Schmid, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Helmut Pfundstein, haben jeweils einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Von den Informationen über den Zuschuss zu den Treibstoffkosten an Luftverkehrsgesellschaften am Flughafen wird Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 02-08/A 04033 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen/RL vom 30.10.2007 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Christian Ude
Oberbürgermeister

Der Referent

Dr. Wieczorek
berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.
über den Stenographischen Dienst
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium – Dokumentationsstelle

V. Wv. RAW - FB V