

Antrag

der Abg. Felix Schreiner u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft

Konsequenzen aus den Jahresbilanzen der Flughäfen im Land

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich die Jahresbilanzen der Flughäfen in Baden-Württemberg im Jahr 2012 darstellen;
2. wie sich die Jahresbilanzen der jeweiligen Flughäfen im Vergleich zu den Vorjahren entwickelt haben und was sie für die Jahre 2013 und 2014 prognostiziert;
3. worin sie die Gründe für die jeweiligen Jahresbilanzen der einzelnen Flughäfen sieht;
4. welche Bedeutung sie dem Neubau des Towers am Flughafen Friedrichshafen für dessen Stellung im Markt beimisst;
5. wie sie die Wertigkeit des Bahnprojekts Stuttgart 21 in Bezug auf die Markstellung des Flughafens Stuttgart bewertet und ob sie von einer Zu- oder Abnahme an Kurzstreckenflügen infolge dessen ausgeht;
6. ob sie aufgrund der Jahresbilanz des Flughafens Friedrichshafen an eine Mitwirkung an einer Kapitalerhöhung gedenkt und welche finanziellen Auswirkungen das Defizit auf die Rolle des Landes als Gesellschafter an diesem Flughafen hat;

7. ob sie gedenkt, eine Luftverkehrs- und Finanzierungskonzeption für das Land Baden-Württemberg aufzustellen;
8. ob sie weiterhin die Position vertritt, dass der Luftverkehr seine Kosten selbst erwirtschaften muss und welche Konsequenzen sie aus dieser Position heraus für die Flughäfen prognostiziert.

17.10.2013

Schreiner, Schwehr, Dr. Rapp, Kunzmann, Groh, Razavi CDU

Begründung

Im Laufe der letzten Monate haben die baden-württembergischen Flughäfen ihre Jahresbilanzen vorgelegt. Der Flughafen Stuttgart zeigt hier steigende Passagierzahlen auf, bei zeitgleich sinkenden Flugbewegungen. Der Flughafen Friedrichshafen, bei welchem das Land mit 12,44 Prozent als Gesellschafter beteiligt ist, bilanziert ein Defizit von 4,6 Millionen Euro.

Aufgrund dieser und weiterer Jahresbilanzen stellt sich die Frage nach der Position der Landesregierung hierzu, auch aufgrund der im Koalitionsvertrag gefassten Beschlüsse zum Ende der Flughafenförderung des Landes.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. November 2013 nimmt das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie sich die Jahresbilanzen der Flughäfen in Baden-Württemberg im Jahre 2012 darstellen;
2. wie sich die Jahresbilanzen der jeweiligen Flughäfen im Vergleich zu den Vorjahren entwickelt haben und was sie für die Jahre 2013 und 2014 prognostiziert;

Zu Frage 1 und 2:

Die Ergebnisse der drei Flughäfen im Land – Flughafen Stuttgart, Flughafen Baden-Airpark (Karlsruhe/Baden-Baden) und Flughafen Friedrichshafen – haben sich in den Jahren 2009 bis 2012 wie folgt entwickelt bzw. es wird für die Jahre 2013 und 2014 mit folgenden Ergebnissen gerechnet:

in T€	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Flughafen Stuttgart	17.621	23.889	30.523	30.261	18.600	10.000
Baden-Airpark	-1.779	892	-3.752	-2.740	-5.080	-5.950
Flughafen Friedrichshafen	-2.766	-2.659	-2.663	-4.655	-1.250	< -1.000*

* Genauere Angaben zur Prognose der Flughafengesellschaft Friedrichshafen für das Jahr 2014 sind erst nach der Entscheidung des Aufsichtsrats über die mittelfristige Wirtschaftsplanung möglich.

3. worin sie die Gründe für die jeweiligen Jahresbilanzen der einzelnen Flughäfen sieht;

Zu Frage 3:

Flughafen Stuttgart

Vor allem die Zahl der Flugbewegungen und die Passagierzahlen beeinflussen das Jahresergebnis des Flughafens. Die Passagierzahlen haben sich wie folgt entwickelt: 2009: 8,942 Mio.; 2010: 9,230 Mio.; 2011: 9,591 Mio.; 2012: 9,735 Mio. Für 2013 wird mit einem Rückgang um 0,9 v. H. und für das Jahr 2014 wird mit einer Zahl auf dem Stand des Jahres 2013 gerechnet. Bei einem Rückgang bzw. einer Stagnation der Passagierzahlen und weiterhin steigenden Kosten, insbesondere im Energiebereich, ist mit sinkenden Jahresergebnissen zu rechnen. Das Jahr 2014 wird zusätzlich belastet durch geplante Instandhaltungsmaßnahmen vor allem für Rollwege und das Vorfeld, in Parkhäusern und im Heizungs-, Lüftungs-, Klima- und Sanitärbereich.

Flughafen Baden-Airpark

Seit dem Jahr 2004 erzielt die Gesellschaft ein operativ positives Ergebnis (EBITDA), das aber bei weitem nicht ausreicht, um die Abschreibungen auszugleichen. Die Abschreibungen betragen seit der Inbetriebnahme der neuen Flugbetriebsflächen einschließlich dem Entwässerungssystem und der Kläranlage im September 2009 zwischen 7,5 und 8,0 Mio. Euro pro Jahr. Dies wird sich auch aufgrund der langen Abschreibungszeiträume dieser Wirtschaftsgüter in den nächsten Jahren nicht ändern. Die Investitionen werden von den Gesellschaftern und der Baden-Airpark GmbH entsprechend der Rahmenvereinbarung vom Juli 2003 finanziert, sodass die Gesellschaft nicht durch hohe Finanzierungskosten für die Infrastrukturinvestitionen belastet ist.

Die Ergebnisse der letzten Jahre sind durch zusätzliche Erträge aus der Vermarktung von Grundstücken im Gewerbegebiet des Baden-Airparks positiv beeinflusst worden. Inwieweit diese auch in den folgenden Jahren anfallen werden, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen und sind deshalb auch nicht in der Ergebnisprognose berücksichtigt worden.

Flughafen Friedrichshafen

Der Flughafen Friedrichshafen steht in Konkurrenz zu den Flughäfen in Memmingen und Zürich, was in den letzten Jahren zu einem stagnierenden Fluggastaufkommen geführt hat. Trotzdem schreibt der Flughafen Friedrichshafen operativ schwarze Zahlen (positiver EBITDA). So lag der EBITDA in den Jahren 2011 und 2012 bei +1.669 T€ und +2.073 T€. Nach Einschätzung der Geschäftsführung wird für das laufende Jahr 2013 wieder ein positiver EBITDA erreicht werden. Die Verluste der letzten Jahre resultieren vor allem aus den hohen Zinsbelastungen der Finanzierung der Modernisierung der Infrastruktur des Flughafens und aus den Abschreibungen auf die Anlagen. Das Ergebnis des Jahres 2012 ist darüber hinaus durch eine außerplanmäßige Abschreibung für den angesichts der aktuellen Passagierzahlen aus heutiger Sicht zu groß gebauten Flughafenterminal in Höhe von 2.804 T€ belastet.

4. welche Bedeutung sie dem Neubau des Towers am Flughafen Friedrichshafen für dessen Stellung im Markt beimisst;

Zu Frage 4:

Der derzeit in Betrieb befindliche Tower wurde im Jahr 1952 als Teil der französischen Helikopter-Basis erbaut und ist seither kontinuierlich in Betrieb. Das Gebäude kann den steigenden Anforderungen an technische Ausrüstung, Ergonomie etc. in absehbarer Zeit nicht mehr genügen. Der Flughafen muss sich daher rechtzeitig um eine Erneuerung bemühen. Dazu werden im Moment verschiedene technische Lösungen geprüft. Einschränkungen in der Funktionsfähigkeit des Towers, z. B. im Falle von Verschärfungen gesetzlicher Bestimmungen oder steigenden Verkehrszahlen, hätten schwerwiegende Auswirkungen auf die Betriebsfähigkeit des Flughafens.

5. wie sie die Wertigkeit des Bahnprojekts Stuttgart 21 in Bezug auf die Marktstellung des Flughafens Stuttgart bewertet und ob sie von einer Zu- oder Abnahme an Kurzstreckenflügen infolge dessen ausgeht;

Zu Frage 5:

Durch einen Regional- und Fernbahnhof am Flughafen wird der Flughafen Stuttgart aus der Fläche über die Schiene sehr gut erreichbar. Die Verkehrsprognose der Flughafen Stuttgart GmbH lautet: jährlich zusätzlich ca. 1,2 Mio. Passagiere, was sich im Ergebnis des Flughafens positiv niederschlagen wird. Auf die Flugziele wird dies kaum Einfluss haben. Kurzstreckenziele sind ab Stuttgart im Wettbewerb mit der Bahn kaum im Angebot. Die Lufthansa bietet Zubringerflüge zu ihren Drehkreuzen in Frankfurt und München an, um möglichst keine Fluggäste an andere Airlines zu verlieren.

6. ob sie aufgrund der Jahresbilanz des Flughafens Friedrichshafen an eine Mitwirkung an einer Kapitalerhöhung denkt und welche finanziellen Auswirkungen das Defizit auf die Rolle des Landes als Gesellschafter an diesem Flughafen hat;

Zu Frage 6:

Das Land ist mit 12,44 v. H. an der Flughafen Friedrichshafen GmbH beteiligt. Eine Nachschusspflicht der Gesellschafter zum Ausgleich von Verlusten der Gesellschaft besteht nicht und ist auch nicht vorgesehen. Eine Beteiligung an einer Kapitalerhöhung zur Deckung der aufgelaufenen Verlustvorräte und zur Unterstützung von notwendigen Investitionen in die Infrastruktur wird mit Hinweis auf den Koalitionsvertrag abgelehnt. Die Landesregierung vertritt die Auffassung, dass der Luftverkehr seine Kosten selbst erwirtschaften muss. Wegen der von den örtlichen Repräsentanten hervorgehobenen besonderen regionalen Bedeutung des Flughafenbetriebs in Friedrichshafen ist es auch Aufgabe der Region, dessen finanzielle Lasten im Rahmen des rechtlich Möglichen mitzutragen.

7. ob sie gedenkt, eine Luftverkehrs- und Finanzierungskonzeption für das Land Baden-Württemberg aufzustellen;

8. ob sie weiterhin die Position vertritt, dass der Luftverkehr seine Kosten selbst erwirtschaften muss und welche Konsequenzen sie aus dieser Position heraus für die Flughäfen prognostiziert.

Zu Frage 7 und 8:

Das Luftverkehrskonzept der Landesregierung besteht aus folgenden Eckpunkten:

- Der Luftverkehr hat in Zeiten zunehmender Globalisierung eine große Bedeutung. Er ist aber auch ein enormes Problem bei der Bekämpfung des Klimawandels. Kurzstreckenflüge sollen deshalb künftig weitgehend entfallen und überflüssig werden.

- Die Landesregierung engagiert sich für einen besseren Schutz der Menschen gegen Fluglärm, auch bei den Anflügen von Flughäfen im benachbarten Ausland. Flughafenentgelte müssen aus Gründen des Lärm- und Umweltschutzes noch stärker gespreizt werden.
- Baden-Württemberg verfügt mit den drei technisch hochwertig ausgebauten Verkehrsflughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen sowie 18 Verkehrslandeplätzen, von denen fünf mit Instrumentenanflugverfahren ausgerüstet sind, über eine sehr gute Luftverkehrsinfrastruktur. Es ist damit bestens an den nationalen und internationalen Luftverkehr angeschlossen. Dazu kommt, dass auch Flughäfen in anderen Bundesländern (Frankfurt, München und Memmingen) sowie im benachbarten Ausland (Zürich, Basel-Mulhouse und Straßburg) gut und schnell zu erreichen sind. Die Landesregierung sieht deshalb für den Ausbau bestehender oder die Neueinrichtung von weiteren Flughäfen oder Verkehrslandeplätzen keine Notwendigkeit.
- Der Luftverkehr muss seine Kosten grundsätzlich selbst erwirtschaften. Dieses Ziel gilt auch für die Flughäfen und Verkehrslandeplätze. Soweit diese ihre Kosten derzeit noch nicht selbst erwirtschaften können, muss vorrangig versucht werden, die am Markt erzielbaren Einnahmen zu erhöhen. Es ist Aufgabe der Flughafengesellschaften und der Träger der Verkehrslandeplätze, sich auf die dadurch entstehende finanzielle Situation einzustellen.

In Vertretung

Leidig

Ministerialdirektor