

Sitzung:	Stadtratsitzung 25. Juni 2026			TOP Nr. 4 wird von 110 ausgefüllt
☒ Anfrage ☐ Antrag der	SPD-Stadtratsfraktion			
Gegenstand:	<i>Flugplatz/Verkehrslandeplatz</i>			
Berichterstatter(in):	Herr Drechsel, Frau Gläser, Herr Reinhart			
Fachbereich/Abteilung:	FSL, FSG, VBS			
Bearbeitungsaufwand:	Minuten,	BesGr/EGr	Abt.	
	Minuten,	BesGr/EGr	Abt.	
	Minuten,	BesGr/EGr	Abt.	

Nr. 1	Frage/Inhalt:	Wie viele Flugbewegungen gibt es insgesamt jährlich am Flugplatz?	
Antwort			
Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Speyer in den letzten fünf Kalenderjahren:			
Jahr	Gewerbliche Flugbewegungen	Nicht-gewerbliche Flugbewegungen	Gesamtbewegungen
2021	30.721	27.738	58.459
2022	24.257	27.134	51.391
2023	25.449	25.283	50.732
2024	20.489	23.864	44.353
2025	19.022	24.637	43.659

Die Entwicklung der Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Speyer korrespondiert im Wesentlichen mit den allgemeinen Trends und Entwicklungen in der europäischen allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsfliegerei. Die Flugbewegungen haben zahlenmäßig nach Ende der COVID-19 Pandemie leicht abgenommen, pendeln sich im langfristigen Mittel auf einem neuen Niveau leicht über den Flugbewegungen vor der COVID-19 Pandemie ein. Bei der Zuordnung der Flugbewegung in „gewerbliche“ bzw. „nicht-gewerbliche“ Flugbewegungen wurden die grundsätzlichen Stammdatenzuordnungen der verursachenden Luftfahrzeuge, bzw. uns im Einzelfall ggf. übermittelte flugspezifische statistische Zuordnungen herangezogen. Dabei hat die Zuordnung keinen direkten Einfluss auf die Art des Fluges oder des Luftfahrzeuges.

Da in der Anfrage explizit Flugbewegungen von Gyrocopter erwähnt werden, möchten wir hierzu ergänzend Stellung nehmen. Auf Grundlage der Rückmeldungen aus der Bevölkerung haben wir dieses Thema bereits in den vergangenen Jahren aktiv aufgegriffen und intensiv auf die Reduzierung der Gyrokoper-Bewegungen im Interesse der Bürgerinnen und Bürger hingewirkt. Währenddessen ein Nutzungsverbot für selektierte Nutzergruppen bei einer öffentlichen Infrastruktur nicht umsetzbar ist, haben wir durch entsprechende Gestaltung unserer Entgeltordnung maßgebliche Steuerimpulse gesetzt.

Die selektive Erhöhung der Entgelte jener Flugzeuge mit lauterem Lärmemissionen haben wir – im Interesse der Bevölkerung – darüber hinaus als übergreifendes Prinzip in unsere Entgeltordnung übernommen.

Die Entwicklung der Bewegungszahlen zeigt folglich einen deutlichen Rückgang der Gyrocopter-Bewegungen am Verkehrslandeplatz Speyer:

Jahr	Bewegungen von Gyrocoptern
2021	1830
2022	2170
2023	2222
2024	1354
2025	36
lfd. Jahr bis Mitte Juni	6

Ein belastbarer unmittelbarer Kausalzusammenhang zwischen der Anpassung der Entgeltordnung und der Entwicklung der Bewegungszahlen kann daraus allein freilich nicht abgeleitet werden. Die Entgeltordnung ist jedoch ein wesentliches Instrument, mit dem wir als Flugplatzbetreiber lärmsensible Entwicklungen steuern und Anreize setzen. Daneben dürften auch weitere Faktoren Einfluss auf die Entwicklung gehabt haben, insbesondere die Geschäftsaufgabe einer auf Gyrocopter-Ausbildung fokussierten Flugschule, die an einem benachbarten Flugplatz beheimatet war.

Unabhängig von den konkreten Ursachen ist festzustellen, dass die Zahl der Gyrocopter-Bewegungen am Verkehrslandeplatz Speyer seit 2024 deutlich zurückgegangen ist und anzahlmäßig quasi nicht mehr nennenswert sind. Damit hat sich auch das mit dieser Luftfahrzeugart verbundene Lärmpotenzial für die Bevölkerung erheblich reduziert bzw. nahezu aufgelöst. Insofern verwundert uns die in Ihrer Anfrage formulierte Aussage, dass Gyrocopter weiterhin zu massiven Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen und Anwohner führen.

Nr. 2 Frage/Inhalt: **Wie viele Flugbewegungen sind der Business Aviation/Geschäftsfliegerei und wie viele sind jeweils Privatpiloten zuzuordnen?**

Antwort

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 dargestellt, ist eine trennscharfe Zuordnung einzelner Flugbewegungen zur „Business Aviation“ beziehungsweise zu „Privatpiloten“ anhand einheitlicher statistischer Merkmale nur eingeschränkt möglich. Eine Auswertung nach gewerblichen und nicht-gewerblichen Flugbewegungen wurde in Frage 1 bereits vorgenommen.

Die Begriffe „Business Aviation“, „Geschäftsfliegerei“ und „Privatpiloten“ beschreiben nicht zwingend dieselbe statistische Ebene. So kann beispielsweise ein kleineres Luftfahrzeug gewerblich betrieben werden, während ein größeres Luftfahrzeug im Einzelfall nicht-gewerblich genutzt wird. Umgekehrt lässt sich aus der Luftfahrzeuggröße oder -klasse allein nicht zuverlässig auf den konkreten Zweck des jeweiligen Fluges schließen.

Um dennoch eine sachliche Einordnung zu ermöglichen, kann ergänzend eine näherungsweise Betrachtung nach Luftfahrzeugkategorien vorgenommen werden. Für das Jahr 2025 ergibt sich dabei folgendes Bild:

Kategorie	Bewegungen in 2025
„Business Aviation“ (LFZ-Klassen A, B, C, I, F, G – Jets, Turboprops, mehrmotorige Flugzeuge, schwerere einmotorige Flugzeuge)	2.627
„Privatpiloten“ (LFZ-Klassen E, K, M, O – einmotorige, leichte Flugzeuge)	39.775
Hubschrauber (LFZ-Klasse H)	1.257

Diese Auswertung dient der Orientierung und ist nicht mit einer rechtlich oder flugspezifisch abschließenden Zuordnung jedes einzelnen Fluges gleichzusetzen. Die prozentuale Verteilung der Luftfahrzeugkategorien am Gesamtaufkommen entspricht dabei im Wesentlichen dem langjährigen Verhältnis am Verkehrslandeplatz Speyer. Ein Großteil der Bewegungen von „Privatpiloten“ fällt auf Bewegungen von Vereinen und/oder Flugschulen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass ein nicht unerheblicher Anteil der Flugbewegungen auf besondere Einsatzarten entfällt, darunter Ambulanz-, Organ- und Rettungsflüge sowie Militär- und Polizeiflüge. Die medizinische Versorgung der Region mit Spenderorganen geringer Ischämiezeit wäre ohne die Anbindung durch unseren Verkehrslandeplatz erheblich eingeschränkt, da keine alternative Infrastruktur ausreichend ausgebaut ist, um einen maßgeblichen Teil der Flugbewegungen abzubilden.

Nr. 3 Frage/Inhalt: **Wie verteilen sich die Flugbewegungen auf die Wochentage bzw. die Werkstage sowie das Wochenende und Feiertage?**

Antwort

Die Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Speyer verteilen sich im Jahresverlauf grundsätzlich über alle Wochentage. Eine starre oder gleichbleibende Verteilung besteht jedoch nicht, da der überwiegende Teil der Flugbewegungen nach Sichtflugregeln (VFR) am Tag durchgeführt wird. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen ist daher in erheblichem Maße von Wetter, Sichtflugbedingungen, Jahreszeit und Tageslichtdauer abhängig.

An Tagen mit guten Sichtflugbedingungen ist regelmäßig ein höheres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Dies betrifft insbesondere die allgemeine Luftfahrt, da viele private und vereinsgebundene Flüge wetterabhängig geplant und durchgeführt werden. Wochenenden und Feiertage können daher im Bereich der allgemeinen Luftfahrt ein erhöhtes Aufkommen aufweisen, weil viele Privatpilotinnen und Privatpiloten ihre Flüge außerhalb der regulären Arbeitswoche durchführen.

Gleichzeitig gelten gerade an Wochenenden und Feiertagen besondere Einschränkungen. Die Vorgaben der Landeplatz-Lärmschutzverordnung sind in der Benutzungsordnung des Verkehrslandeplatzes berücksichtigt und begrenzen insbesondere an Sonn- und Feiertagen lärmintensive Flugbewegungen. Diese Regelungen dienen ausdrücklich dem Schutz der Ruhezeiten der Anwohnerinnen und Anwohner. Gleichzeitig unterscheidet auch unsere Entgeltordnung zwischen Flugbewegungen an Werktagen sowie an Wochenenden bzw. Sonn- u. Feiertagen und sieht hier höhere Entgelte an den schützenswerten Zeiten vor.

Gewerbliche Flugbewegungen verteilen sich demgegenüber tendenziell gleichmäßiger über die Woche, mit einem Schwerpunkt auf den Werktagen. Sonderflüge, insbesondere Ambulanz-, Organ-, Rettungs-, Militär- oder Polizeiflüge, folgen hingegen keinem typischen Wochenrhythmus. Sie richten sich nach dem jeweiligen Einsatzbedarf und können grundsätzlich an jedem Wochentag erforderlich werden.

Nr. 4 Frage/Inhalt: ***Die Lärmschutz-Bestimmungen sind in der Benutzungsordnung festgelegt. Wie viele und welche Verstöße dagegen sind bekannt? Wie werden diese geahndet?***

Antwort

Dem Thema Lärmschutz messen wir als Betreiber des Verkehrslandeplatzes Speyer besondere Bedeutung bei. Wir wissen, dass Fluglärm von Anwohnerinnen und Anwohnern als belastend wahrgenommen werden kann und dass die Wahrnehmung des Flugplatzes in der Öffentlichkeit maßgeblich davon abhängt, dass der Flugbetrieb so rücksichtsvoll wie möglich erfolgt. Wir verstehen uns daher als Vermittler zwischen den Interessen der Nachbarschaft und den Nutzerinnen und Nutzern unserer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Weiterhin richten wir unsere flugbetrieblichen Verfahren – soweit wie möglich – auf die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner aus. Dies macht sich z.B. in der präferierten Nutzung bestimmter, das Stadtgebiet meidende Start- und Landerichtungen bemerkbar, soweit es die Windbedingungen zulassen.

Unsere Vorgehensweise setzt weiterhin auf gezielte und bewusste Informationsgabe sowie die Sensibilisierung und direkte Ansprache, soweit sachlich angezeigt. Wenn uns auffällige oder aus Lärmschutzsicht ungünstige Flugverläufe bekannt werden, versuchen wir diese nachzuvollziehen und mit den betroffenen Pilotinnen und Piloten nachzubereiten. Hierzu nutzen wir inzwischen auch ein im Zuge der Einführung der IFR-Verfahren eingeführtes Radarsystem, welches es uns ermöglicht, auffällige oder aus Lärmschutzsicht ungünstige Flugverläufe besser nachzuvollziehen und Pilotinnen sowie Piloten gezielt anzusprechen. Diesen Weg des Dialogs und der konsequenten Sensibilisierung werden wir fortsetzen. Ziel ist es, die Wahrnehmung der Anwohnerinnen und Anwohner auch auf Pilotenseite transparent zu machen und lärmschonendes Verhalten dauerhaft zu fördern.

Bei konkreten Anhaltspunkten für gröbere Verstöße gegen geltendes Recht stehen am Verkehrslandeplatz Speyer zudem Beauftragte für Luftaufsicht zur Verfügung. Diese sind durch die Landesluftfahrtbehörde Rheinland-Pfalz bestellt beziehungsweise beliehen und können im Rahmen ihrer Zuständigkeit einschreiten, Vorgänge dokumentieren und der zuständigen Behörde zur rechtsverbindlichen Bewertung sowie gegebenenfalls zur Ahndung vorlegen. Die formelle Prüfung von Sachverhalten und das etwaige Führen entsprechender Verfahren obliegt der zuständigen Landesluftfahrtbehörde. Zahlen zu behördlich festgestellten Verstößen liegen uns daher nicht vor; hierzu verweisen wir auf den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.

Neben vereinzelten telefonischen Hinweisen haben uns im vergangenen Jahr 14 E-Mails von Bürgerinnen und Bürgern betreffend Fluglärm erreicht. In den meisten Fällen konnten die jeweiligen Sachverhalte nachvollzogen, eingeordnet und mit den Beteiligten geklärt werden.

Zur Begrenzung und Steuerung von Lärmemissionen bestehen neben der Flugplatzbenutzungsordnung weitere Instrumente. Dazu zählen insbesondere die durch die Landesluftfahrtbehörde festgelegten Flugverfahren, die am Verkehrslandeplatz Speyer geltende Landeplatz-Lärmschutzverordnung sowie unsere Entgeltordnung. Über die Entgeltordnung begünstigen wir lärmärmere Luftfahrzeuge durch niedrigere Entgeltsätze. Zudem differenzieren wir nach der zeitlichen Lage der Flugbewegung, um besonders schützenswerte Zeiten zu berücksichtigen und entsprechend steuernd auf den Flugbetrieb einzuwirken. Lautere Luftfahrzeuge und Bewegungen zu sensibleren Zeiten werden signifikant höher veranlagt. Dass dieser Ansatz Wirkung

entfalten kann, zeigt sich unter anderem bei den in der Anfrage angesprochenen Gyrocoptern. Zur Entwicklung der entsprechenden Bewegungszahlen verweisen wir auf Punkt 1 unserer Stellungnahme.

Nr. 5	Frage/Inhalt:	<i>Am Flugplatz/Verkehrslandeplatz Speyer wurde mittlerweile das Instrumentenanflugverfahren (IFR) eingeführt. Haben sich dadurch Änderungen ergeben in Hinblick auf</i> <i>a. die Anzahl der Flugbewegungen?</i> <i>b. Lärm, Lärmspitzen oder Lärmmuster?</i> <i>c. Wenn nein, werden Änderungen erwartet?</i>
-------	---------------	--

Antwort

Das Instrumentenanflugverfahren nach Instrumentenflugregeln (IFR) dient in erster Linie der Erhöhung der Betriebssicherheit sowie der besseren Planbarkeit und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs bei eingeschränkten Sichtflugbedingungen. Davon profitieren insbesondere zeitkritische Einsätze im medizinischen Bereich, etwa Ambulanz- oder Organflüge, da die Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Speyer auch bei ungünstiger Wetterlage zuverlässiger genutzt werden kann. Darüber hinaus führt IFR-Betrieb zu stärker standardisierten flugbetrieblichen Abläufen und trägt damit insgesamt zu einem noch höheren Sicherheitsniveau bei.

a) Auswirkungen auf die Anzahl der Flugbewegungen

Vor Einführung und Genehmigung der Instrumentenflugverfahren wurden die möglichen Auswirkungen unabhängig und gutachterlich betrachtet. Demnach ist durch die Einführung des IFR-Verfahrens keine nennenswerte Erhöhung der Gesamtbewegungen zu erwarten, was auch an den Flugbewegungszahlen seit Einführung der Verfahren erkennbar ist. Vielmehr ist davon auszugehen, dass geplante Flugbewegungen zuverlässiger und über das Jahr gleichmäßiger auch bei schlechteren Wetterbedingungen durchgeführt werden können. Flüge, die bislang bei schlechter Wetterlage verschoben oder zunächst an anderen Flugplätzen umgeleitet werden mussten, können dank dem IFR Anflugverfahren nun durchgeführt werden. Insgesamt möchten wir anmerken, dass unsere jährlichen Flugbewegungen weit unter den im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgesetzten Schwellenwerten liegen, womit sich die tatsächliche Belastung unter den prognostizierten und gerichtlich als vertretbar festgelegten Werten bewegt.

b) Auswirkungen auf Lärm, Lärmspitzen und Lärmmuster

Die IFR-Verfahren betreffen in erster Linie an- und abgehende Flugbewegungen, die Speyer mit anderen Flugzielen verbinden. Es handelt sich dabei überwiegend um Reise-, Geschäfts-, Ambulanz- oder sonstige Überlandflüge von und nach anderen Flughäfen und Flugplätzen. Flugbewegungen, die sich hauptsächlich im unmittelbaren Umfeld des Flugplatzes oder im Platzrundenbereich bewegen, werden durch die IFR-Verfahren dagegen nicht wesentlich verändert.

IFR-Anflüge erfolgen nach einem festgelegten, standardisierten Verfahren. Dadurch wird der Anflug geradliniger und vorhersehbarer durchgeführt als bei vielen Sichtanflügen, bei denen Flugweg, Kurvenführung und Einflug in die Platzrunde stärker von Verkehrslage, Wetter, Wind und fliegerischer Beurteilung abhängen. Ein standardisierter Anflug kann dazu beitragen, dass Flugprofile gleichmäßiger verlaufen und Leistungs- sowie Konfigurationsänderungen reduziert werden. Dies kann die Lärmwahrnehmung im Einzelfall verbessern, da gleichmäßige Flugverläufe häufig weniger störend wahrgenommen werden als Manöver mit wechselnden Leistungseinstellungen.

Die IFR-Anflüge am Standort Speyer sind zudem leicht steiler ausgelegt als der internationale Standard. Dies unterstützt ein kontinuierliches Sinkprofil und kann dazu beitragen, dass

Luftfahrzeuge im Anflug mit geringerer Triebwerksleistung geführt werden. Auch dies kann sich günstig auf die Lärmemission im Anflug auswirken.

Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass ein geradliniges Anflugverfahren dazu führt, dass die Flugwege stärker gebündelt und damit für bestimmte Bereiche klarer wahrnehmbar werden können. Insbesondere bei Anflügen aus nördlicher Richtung kann es windbedingt dazu kommen, dass Teile des Stadtgebiets überflogen werden. Die Wirkung auf die Lärmwahrnehmung kann daher örtlich unterschiedlich sein: Während standardisierte Verfahren insgesamt zu besser planbaren und gleichmäßigeren Flugverläufen beitragen, können einzelne Bereiche Flugbewegungen bewusster wahrnehmen, wenn sie unterhalb der veröffentlichten Anflugführung liegen.

c) Werden Änderungen erwartet?

Nach aktuellem Stand sind keine nennenswerten Veränderungen des Gesamtbetriebsbildes absehbar. Die Entwicklung der Flugbewegungen, der Flugprofile und der Rückmeldungen aus der Bevölkerung wird fortlaufend beobachtet. Sollten sich aus dem Betrieb der IFR-Verfahren wesentliche neue Erkenntnisse ergeben, werden wir diese auswerten und entsprechend im Sinne aller Interessenshalter agieren.

Nr. 6	Frage/Inhalt:	<i>Ausweislich des veröffentlichten Jahresabschlusses 2024 hat die FSL Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH bei einer jährlich sinkenden Bilanzsumme für das Jahr 2024 einen Jahresfehlbetrag von rund -370.000 Euro ausgewiesen. Wie wird die wirtschaftliche Situation des Flugplatzes Speyer beurteilt?</i>
-------	---------------	---

Antwort

Der Betrieb einer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ist mit erheblichen, regulatorischen sowie infrastrukturellen Anforderungen verbunden. Vor allem mit Blick auf die Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Flugbetriebes sind Investitionen notwendig, die unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten unattraktiv erscheinen können. Aus diesem Grund muss die Betrachtung der wirtschaftlichen Situation eines Verkehrslandeplatzes stets unter Maßgabe der zutreffenden Besonderheiten erfolgen. Wie andere Infrastruktureinrichtungen erfüllt auch der Verkehrslandeplatz Speyer Funktionen, deren volkswirtschaftlicher und gesellschaftlicher Nutzen sich daher nicht vollständig in der Gewinn- und Verlustrechnung der Betreibergesellschaft abbildet.

Hinsichtlich der in der Anfrage angesprochenen Belastung des Haushalts der Stadt Speyer ist eine saldierende Betrachtung erforderlich. Die FSL Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH leistet monatliche Pachtzahlungen an die Stadt Speyer. Diese übersteigen den anteiligen Verlustausgleich, der mittelbar über die Beteiligung der Verkehrsbetriebe Speyer auf die Stadt Speyer entfällt.

Der Verkehrslandeplatz führt damit nicht zu einer Netto-Belastung des städtischen Haushalts. Im Gegenteil: Bei saldierender Betrachtung stehen den mittelbaren Belastungen Pachteinnahmen gegenüber, die diese deutlich übersteigen. Zudem wird ein wesentlicher Teil des Verlustausgleichs durch privatrechtlich organisierte Gesellschafter getragen.

Im Geschäftsjahr 2025 zeigte sich operativ eine weitgehend stabile, wenngleich leicht rückläufige Entwicklung. Die Zahl der Flugbewegungen ging moderat zurück; zugleich verbesserten sich Umsatz, EBITDA und Jahresergebnis gegenüber dem Vorjahr deutlich. Auch die Finanzmittellage stellte sich zum Jahresende geordnet und gegenüber dem Vorjahr verbessert dar.

Die Gesellschaft arbeitet kontinuierlich daran, Erlöspotenziale weiterzuentwickeln und die Kostenstruktur zu optimieren. Hierzu zählen insbesondere die Diversifizierung der Nutzerstruktur, die Weiterentwicklung von Hangar- und Serviceangeboten, die bessere Nutzung vorhandener

Infrastruktur sowie die gezielte Ansprache zusätzlicher Nutzergruppen. Wir sind zuversichtlich, dass sich diese Maßnahmen mittelfristig positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung und das Jahresergebnis auswirken werden.

Nr. 7 Frage/Inhalt: **Wie wird die wirtschaftliche Situation der FSG Flugplatz Speyer Grundstücksverwaltung GmbH beurteilt?**

Antwort

Die im öffentlichen Eigentum stehende FSG Flugplatz Speyer Grundstücksverwaltung GmbH fungiert als Grundstücksbesitz- und -verwaltungsgesellschaft. Ihre finanzielle und wirtschaftliche Lage ist als überaus solide und geordnet zu bezeichnen.

Seit Gründung der Gesellschaft wurden zu keiner Zeit Jahresfehlbeträge durch die Gesellschafter ausgeglichen. Auf die unter Punkt 8 der Anfrage näher dargestellten Jahresergebnisse der letzten 10 Jahre wird Bezug genommen.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die Gesellschaft analog zu den vorangegangenen Jahren auch weiterhin in der Lage sein wird, positive Jahresüberschüsse in der Größenordnung der Vorjahre auszuweisen.

Nr. 8 Frage/Inhalt: **Wie hat sich die Erlössituation der beiden Gesellschaften in den letzten zehn Jahren entwickelt? Welche Verluste waren für die beiden Gesellschaften durch die Stadtverwaltung Speyer jährlich zu übernehmen?**

Antwort

Bei der **FSL Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH** werden von den Gesellschaftern Zahlungen zum Ausgleich eines Bilanzverlustes geleistet. Die Höhe dieser Zahlungen bemisst sich dabei nach dem Verhältnis der Stammeinlagen. Der auf die **Verkehrsbetriebe Speyer GmbH (VBS)** entfallende Verlustanteil der letzten 10 Jahre verteilt sich wie folgt:

2025: - 15.727,96 Euro
2024: - 37.445,43 Euro
2023: entfällt aufgrund Jahresüberschuss
2022: entfällt aufgrund Jahresüberschuss
2021: - 41.878,78 Euro
2020: - 23.408,68 Euro
2019: - 43.108,27 Euro
2018: - 54.278,31 Euro
2017: - 63.608,01 Euro
2016: - 71.904,42 Euro

Der von der VBS getragene **Verlustausgleich** summiert sich für den genannten Zeitraum demnach auf **-351.359,86 Euro**.

Von der FSL werden Mietzahlungen an die Stadt Speyer für die im südlichen Teil des Flugplatzes gelegenen Grundstücke in Höhe von jährlich 61.903,00 Euro gezahlt, mithin **619.030,00 Euro** in dem angefragten Zeitraum. Saldiert man diesen Betrag mit den übernommenen Verlusten der VBS ergibt sich ein positiver Beitrag seitens der **FSL** in Höhe von **+267.670,14 Euro**.

Die darüber hinaus von der FSL an die Stadt Speyer gezahlten Grundsteuern für die Flächen würden diesen positiven Beitrag weiter erhöhen.

Entgegen dem Vorgehen der VBS in Bezug auf die FSL erfolgte für die **FSG Flugplatz Speyer Grundstücksverwaltung GmbH** bislang zu keinem Zeitpunkt ein Verlustausgleich durch die Stadt

Speyer. Vielmehr wird darauf hingewiesen, dass die FSG im Berichtszeitraum **ausschließlich Jahresüberschüsse** erwirtschaftete. Diese stellen sich für den angefragten Zeitraum folgendermaßen dar:

2025: +44.379,52 Euro
2024: +47.332,14 Euro
2023: +46.949,46 Euro
2022: +46.831,67 Euro
2021: +46.787,22 Euro
2020: +83.784,00 Euro
2019: +120.473,11 Euro
2018: +151.450,05 Euro
2017: +354.037,02 Euro
2016: +267.150,79 Euro

In Summe ergibt dies für die letzten zehn Jahre einen **Gesamtüberschuss** und damit einen deutlichen Wertzuwachs innerhalb der Gesellschaft von **+1.209.174,98 Euro**.

Auf die **Stadt Speyer** entfällt in Folge dessen ein Vermögenswert in Höhe von **+604.587,49 Euro**, der anteilswerterhöhend thesauriert wurde.

Darüber hinaus wurden von der FSG in den letzten fünf Jahren aus dem Aufleben von Besserungsscheinen aus früher gewährten Gesellschafterdarlehen der Gesellschafter folgende Beträge direkt an die Stadt Speyer überwiesen:

2025: 90.000 Euro
2024: 105.000 Euro
2023: 107.500 Euro
2022: 90.000 Euro
2021: 62.500 Euro

Dies bedeutet für die Stadt Speyer einen realen Liquiditätszufluss in Höhe von **+455.000 Euro**.

Ergänzend sind die **Grundsteuerzahlungen** der FSG an die Stadt Speyer zu nennen, die sich in den letzten zehn Jahren auf einen Gesamtbetrag i. H. v. **152.960,74 Euro** aufsummierten.

Für die einzelnen Jahre ergeben sich hier im Einzelnen folgende Werte:

2025: 14.228,27 Euro
2024: 16.352,88 Euro
2023: 21.763,60 Euro
2022: 12.856,30 Euro
2021: 13.008,49 Euro
2020: 10.140,01 Euro
2019: 14.442,73 Euro
2018: 14.442,73 Euro
2017: 14.442,73 Euro
2016: 21.283,00 Euro

Der erwähnte Vermögenszuwachs aus den Jahresüberschüssen, die Auszahlung der Besserungsscheine und die Entrichtung der Grundsteuer ergeben seitens der **FSG** für die letzten zehn Jahre einen Wert zugunsten der Stadt Speyer in Höhe von insgesamt **+1.212.548,23 Euro**.

Summiert man die oben genannten positiven Ergebnisbeiträge **der FSL und der FSG**, ergibt sich ein **positiver Gesamtbeitrag für die Stadt Speyer** in Höhe von **+1.480.218,37 Euro** im Zeitraum von **2016 bis 2025**.

Bei dieser Gesamtbetrachtung zeigt sich, dass der Flugplatz entgegen der in der Anfrage anklingenden Annahme keine einseitige Belastung des städtischen Haushalts darstellt, die von den Bürgerinnen und Bürgern zu tragen wäre. Vielmehr leistet der Flugplatz unter Berücksichtigung der dargestellten Zahlungsströme und Vermögenseffekte einen positiven Beitrag zur Haushaltssituation der Stadt Speyer.

Nr. 9 Frage/Inhalt: ***Wie ist die Eigentümerstruktur der FSL und der FSG? Welche Anteile hält die Stadt Speyer an beiden Gesellschaften direkt oder indirekt?***

Antwort

Die Eigentümerstruktur der **FSL Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH** stellt sich wie folgt dar:

FSB GmbH (41,86 %)
Verkehrsbetriebe Speyer (12,60 %)
BASF SE (7,936 ≈ 7,94 %)
Stadt Ludwigshafen (6,30 %)
Rhein-Pfalz-Kreis (6,30 %)
Harder Holding GmbH (5,00 %)
Heberger GmbH (5,00 %)
Silver Cloud Air GmbH (5,00 %)
Stadler + Schaaf OHG (5,00 %)
D.M.V. GmbH (5,00 %)

Eine direkte Beteiligung der Stadt Speyer an der FSL Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH ist nicht gegeben. Es besteht lediglich eine mittelbare Beteiligung über die Verkehrsbetriebe Speyer GmbH in Höhe von 12,6 %.

Gesellschafter der **FSG Flugplatz Speyer Grundstücksverwaltung GmbH** sind mit einem Anteil von jeweils 50 % die RIM Rheinland-Pfälzische Gesellschaft für Immobilien und Projektmanagement mbH, Mainz, und die Stadt Speyer.

FSL Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH • Joachim-Becher Straße 2 •
D-67346 Speyer

Stadtratsfraktion der SPD
Gutenbergstr. 11
67346 Speyer

Speyer, 19.06.2025

Ihre Stadtratsanfrage bzgl. dem Verkehrslandeplatz Speyer

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beziehen uns auf die Anfrage Ihrer Stadtratsfraktion und danken Ihnen hierfür herzlich. Wir begrüßen die Gelegenheit, zu den aufgeworfenen Fragen ausführlich Stellung zu nehmen, und verstehen die Anfrage als wichtigen Impuls zu einem sachlichen und konstruktiven Dialog über die Rolle des Verkehrslandeplatzes Speyer.

Die angesprochenen Themen – insbesondere Lärmbelastung und Sicherheit – nehmen wir sehr ernst. Zugleich zeigen Teile der Anfrage aus unserer Sicht, dass einzelne Annahmen zur Funktion, Nutzung und Bedeutung des Flugplatzes einer weiteren fachlichen Einordnung bedürfen.

Wir haben versucht, in unseren Stellungnahmen auf Grundlage objektiver, sachlicher Umstände auf die Fragestellungen umfassend einzugehen. Sehr gerne möchten wir die Gelegenheit aber nutzen, um Ihnen einen vertiefenden, persönlichen Austausch anzubieten.

Bei Interesse freuen wir uns sehr über Ihre Kontaktaufnahme.

Mit freundlichen Grüßen,



Yannis Graf
Geschäftsführer



Patrick Drechsel
Leiter Flugplatzbetrieb & ATS