

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Markus Tressel, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/17996 –**

Unterstützung von Regionalflughäfen im Rahmen des Klimapakets

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Regionalflughäfen Deutschlands arbeiten fast ausschließlich defizitär (Airliners, So profitabel sind Deutschlands Flughäfen, 7. Juni 2019). Die wirtschaftliche Schieflage dieser Flughäfen dürfte sich nach Ansicht der Fragesteller ab dem Jahr 2024 verschärfen. Dann greifen die neuen EU-Beihilferichtlinien (2014/C 99/03), die keine weiteren Zuschüsse der öffentlichen Hand zum laufenden Betrieb von Flughäfen erlauben.

Für Entlastung soll jetzt eine Ausweitung der Zuständigkeit der bundeseigenen Deutschen Flugsicherung (DFS) von den 16 Internationalen Verkehrsflughäfen Deutschlands auf eine Anzahl von Regionalflughäfen sorgen. Letztere waren bisher selbst für die Organisation und Finanzierung von Flugsicherheitsdiensten verantwortlich.

Grundsätzlich soll sich die DFS über Gebühren finanzieren (DFS, Geschäftsbericht 2018, S. 11). In den vergangenen Jahren wurden diese Gebühren, die von den Fluggesellschaften entrichtet werden, aber infolge einer Eigenkapitalaufstockung von insgesamt 602 Mio. Euro aus dem Bundeshaushalt seit 2015 erheblich gesenkt (Bundestagsdrucksache 19/7236). Außerdem erfolgt seit 2017 regelmäßig eine weitere Entlastung der DFS in der Größenordnung von etwa 111 Mio. Euro durch Übernahme bestimmter Kostenbestandteile durch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler (Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr für die Verkehrsministerkonferenz am 18. und 19. Oktober 2018, TOP 7.2).

Aber auch diese ermäßigten Dienste der Deutschen Flugsicherung wird der Kreis der neu hinzugenommenen Regionalflughäfen nicht bezahlen müssen. In der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom November 2019 wurden für das Jahr 2020 20 Mio. Euro und für die darauffolgenden Jahre 50 Mio. Euro für „nicht gebührenfinanzierte“ Tätigkeit der DFS an Regionalflughäfen beschlossen (Haushaltsausschuss, Drucksache 5293).

Diese Finanzspritze soll durch das Klimapakets ermöglicht werden. Die veranschlagten 20 Mio. bzw. 50 Mio. Euro sollen durch die im Rahmen des Klimapakets angehobene Luftverkehrssteuer gegenfinanziert werden (Haushaltsausschuss, Drucksache 5293).

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist diese Entscheidung paradox. Die angehobene Luftverkehrssteuer soll unter anderem einer Verkehrsverlagerung aus der Luft auf die Schiene Vorschub leisten. Wenn aber ein Teil der Luftverkehrssteuer zur Kostensenkung von Starts und Landungen an Regionalflughäfen verwendet wird, kommt dies einer verkehrsfördernden Maßnahme für den Luftverkehr gleich.

1. Welche Kostenbestandteile der Flugsicherung übernehmen seit 2017 die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler (vgl. Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr für die Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Oktober 2018, TOP 7.2) – bitte einzeln unter Angabe des Betrags und der Haushaltstitel angeben?

Im Rahmen der Reduzierung der Flugsicherungsgebühren in 2017 wurden die folgenden Kostenbestandteile aus der Gebühregrundlage genommen.

Kostenbestandteil	Betrag in 2017	Haushaltstitel
Flugsicherungsaufsicht im BMVI	0,9 Mio. € p.a.	Reduzierung von Einnahmen im Kapitel 1222, Titel 111 01
Verwaltungskostenbeitrag der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) zum Funktionalen Luftraumblock Europe Central (FABEC)	1,5 Mio. € p.a.	Kapitel 1205, Titel 687 01
Erstattung der Kosten für Flüge nach Sichtflugregeln (Umstellung von Grenzkostenerstattung auf Vollkostenerstattung)	11,5 Mio. € p.a.	Kapitel 1205, Titel 671 01
Gemeinkosten Deutscher Wetterdienst (DWD)	32,3 Mio. € p.a.	Reduzierung von Einnahmen im Kapitel 1220, Titel 112 01
Erstattung Kosten Infrastrukturstellung DFS an EUROCONTROL (Flugverkehrskontrollzentrale Maastricht)	7,0 Mio. € p.a.	Kapitel 1205, Titel 687 01
Verwaltungskosten der DFS für öffentliche Bedienstete der früheren Bundesanstalt für Flugsicherung	1,0 Mio. € p.a.	Reduzierung von Einnahmen im Kapitel 1221, Titel 261 14
Versorgungsleistungen für ehemalige Bedienstete der früheren Bundesanstalt für Flugsicherung	13,0 Mio. € p.a.	Reduzierung von Einnahmen im Kapitel 1221, Titel 261 15
Beitrag zur ICAO Flugsicherungsanteil 31 % des gesamten ICAO Beitrags)	1,3 Mio. € p.a.	Reduzierung von Einnahmen im Kapitel 1221, Titel 111 01
Beitrag EUROCONTROL (allgemeiner Haushalt)	42,6 Mio. € p.a.	Reduzierung von Einnahmen im Kapitel 1205, Titel 261 01

2. Wie wurde mit dem unter Verschluss gehaltenen Prüfbericht des Bundesrechnungshofs, der laut Presse „Misswirtschaft“ bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) kritisieren soll (Lotsen mit Expansionsdrang, Der Spiegel, 9. März 2019) weiter verfahren, und durch wen kann dieser Bericht wo eingesehen werden?

Der Bericht des Bundesrechnungshofes (BRH) enthält schützenswerte unternehmensbezogene Daten und darf nach § 395 AktG, der entsprechend bei einer GmbH gilt, nicht herausgegeben werden. Der Bericht des Bundesrechnungshofes ist dem Bundesfinanzierungsgremium zugeleitet worden. Die Beratungen im Bundesfinanzierungsgremium (BFG) finden in geheimer Sitzung statt, so dass dazu ebenfalls keine Auskunft erteilt werden kann.

3. Welche Regionalflughäfen sollen infolge des zitierten Haushaltsbeschlusses in den Rahmen der Systemgebühr der DFS integriert werden?
4. Wie ist diesbezüglich der Stand der Gespräche zwischen der Bundesregierung und der DFS?
5. Inwiefern wurde bereits die Rechtsgrundlage für die Integration der Regionalflughäfen in den Rahmen der Systemgebühr der DFS geschaffen, bzw. bis wann ist dies vorgesehen (vgl. Haushaltsgesetz 2020, Titel 671 02-750), und wo ist diese einzusehen?
6. Wie begründet die Bundesregierung diesen Schritt vor dem Hintergrund der beabsichtigten Lenkungswirkung der im Rahmen des Klimapakets angehobenen Luftverkehrsteuer, bzw. welchen Klimaschutzeffekt erhofft sich die Bundesregierung von der Integration von Regionalflughäfen in die Systemgebühr der DFS?
7. Welchen Effekt erwartet die Bundesregierung durch die wirtschaftliche Unterstützung der Regionalflughäfen im Hinblick auf die Entwicklung der jeweiligen Flughafenentgelte und die Entwicklung der Verkehrszahlen?
8. Von welchen Fluggesellschaften werden die betroffenen Flughäfen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils mehrheitlich angeflogen?
12. Wäre nach Ansicht der Bundesregierung mit einer Ausweitung der Zuständigkeit der DFS auf die genannten Regionalflughäfen eine verpflichtende Anwendung von DFS-Standards verbunden wie technische Ausrüstung, Ausbildung der Fluglotsen, Tarifsystem und Besetzungsvorgaben?
13. Wie hoch werden die gesamten Mehrkosten der DFS durch die Ausweitung der Zuständigkeit für die genannten Regionalflughäfen sein, und wie setzen sich diese zusammen?
16. Wie lässt sich eine personelle Mehrbelastung der DFS vor dem Hintergrund der bereits jetzt an ihren Kapazitätsgrenzen arbeiteten Flugsicherungsorganisation (vgl. Verspätungschaos im Jahr 2018 und darauf folgende Luftfahrtgipfel des Bundesverkehrsministers) vereinbaren?
18. Wird die DFS an den Standorten vorhandenes Fluglotsenpersonal übernehmen?
19. Wie viele zusätzliche Planstellen für Fluglotsen bei der DFS müssen im Bereich Tower besetzt werden, um die zusätzlichen Aufgaben an den Regionalflughäfen zu übernehmen?
21. Soll der Kreis der Regionalflughäfen, die in die DFS-Systemgebühr aufgenommen werden, künftig noch weiter ausgedehnt werden?

Die Fragen 3 bis 8 sowie 12, 13, 16, 18, 19 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft derzeit verschiedene Optionen zur Umsetzung des Haushaltsbeschlusses. Es ist noch nicht abschließend geklärt, welche Rechtsgrundlagen gegebenenfalls geschaffen und welche Flughäfen betroffen sein werden.

Regionalflughäfen können einen Beitrag für eine ausgewogene und funktionierende Flughafenlandschaft und einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung ihrer Region leisten. Ob hierdurch auch große Flughäfen von Verkehren entlastet werden können, und durch Direktflüge insbesondere zu europäischen Reisezielen, Umsteigeverbindungen vermieden werden können, muss im Einzelfall geprüft werden. Überdies befinden sich unter den Regionalflughäfen auch Forschungsflughäfen, deren Bestehen für den Wirtschaftsstandort Deutschland von Bedeutung ist.

Die Bundesregierung erwartet durch die Entlastung der Regionalflughäfen bei den Flugsicherungsgebühren eine Stabilisierung der Flughafenentgelte an diesen Flughäfen.

9. Nach welchen „verkehrspolitischen Interessen“ und Kriterien des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (§ 27d Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)) wurden Flughäfen bisher als internationale Verkehrsflughäfen eingestuft (bitte die Bewertungskriterien und Bewertungsmaßstäbe erläutern)?
10. Inwiefern haben sich diese nationalen Interessen und Kriterien zeitlich geändert?
11. Falls diese nationalen Interessen und Kriterien unverändert geblieben sind, wie wird vor dem Hintergrund von § 27d Absatz 1 LuftVG die Integration der Regionalflughäfen in die Systemgebühren der DFS begründet?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Festlegung der 16 Verkehrsflughäfen i. S. d. § 27 d Absatz 1 LuftVG ist historisch gewachsen. Die Differenzierung danach, ob die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im Bundesinteresse liegt oder nicht, stammt bereits aus dem Jahr 1953 und findet sich im Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS). Diese Regelung wurde durch das 10. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 23.07.1992 in das Luftverkehrsgesetz übernommen. Zum damaligen Zeitpunkt lagen die Flughäfen Bremen, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart im verkehrspolitischen Interesse des Bundes. Im Rahmen der Wiedervereinigung kamen die Flugplätze Erfurt, Dresden, Leipzig und Berlin-Schönefeld dazu; Berlin-Tegel wurde 2010 ergänzt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 8 sowie 12, 13, 16, 18, 19 und 21 verwiesen.

14. Sollten sich durch die Integration der genannten Flughäfen in die Systemgebühr der DFS Kosten ergeben, die über die veranschlagten 20 Mio. Euro bzw. 50 Mio. Euro hinausgehen, wie würde mit diesen Mehrkosten verfahren?

Die zur Verfügung gestellten Mittel sind nach ersten Einschätzungen ausreichend, um die Gebühren auf einem angemessenen Niveau zu halten. Diese Einschätzung berücksichtigt nicht die stark zurückgegangenen Verkehrszahlen aufgrund der Corona-Virus-Pandemie.

15. Für welche Dauer ist eine derartige Unterstützung der genannten Flughäfen durch die Bundesregierung gedacht?

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat für die Unterstützung kein Enddatum festgelegt.

17. Wie viele Planstellen für Fluglotsen sind in den einzelnen Kontrollzentralen der DFS und im Bereich Tower derzeit insgesamt vorgesehen, und wie viele dieser Planstellen sind derzeit besetzt?

Bereich Tower (Stand 03/2020):

Soll: 437

Ist: 361

Bereich Kontrollzentralen (Center), aufgeteilt nach den einzelnen Niederlassungen (NL) mit Stand 12/2019:

	NL Mitte	NL Nord	NL Süd	NL Upper	Center gesamt
Soll	480	284	279	517	1.560
Ist	418	230	272	363	1.283

20. Wie viele Überstunden wurden von Fluglotsen der DFS im Jahr 2019 geleistet?

Überstunden 2019:

Center: 43.300 Stunden

Tower: 14.700 Stunden

22. Widerspricht die geplante (indirekte) Unterstützung der Regionalflughäfen mit Steuermitteln nach Auffassung der Bundesregierung den EU-Beihilferichtlinien für Flughäfen?

Wenn nicht, warum nicht?

Die beihilferechtlichen Aspekte werden im Rahmen der weiteren Ausgestaltung der verschiedenen Lösungsansätze geklärt.

