

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Nicola Beer, Karlheinz Busen, Dr. Marcus Faber, Katrin Helling-Plahr, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Katharina Kloke, Pascal Kober, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Matthias Seestern-Pauly, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Mandred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Dr. Andrew Ullmann, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Novellierung der nachgeordneten Luftsicherheitsgebührenverordnung

Im Jahr 2017 haben der Deutsche Bundestag und der Bundesrat der Änderung des Luftsicherheitsgesetzes zugestimmt (BGBl. I Nr. 9, S. 298). Aus den darin geschaffenen Grundlagen ergibt sich die Notwendigkeit einer Novellierung der nachgeordneten Luftsicherheitsgebührenverordnung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung derzeit die Novellierung der Luftsicherheitsgebührenverordnung?
Falls ja, wann ist das Inkrafttreten der novellierten Verordnung vorgesehen?
2. In welchem Umfang würde die Novellierung der Luftsicherheitsgebührenverordnung zur Steigerung der finanziellen Belastung für die Luftverkehrsindustrie und den Passagier führen (bitte nach den Zuständigkeitsbereichen, die sich aus den §§ 5, 8 und 9 des Luftsicherheitsgesetzes ergeben, aufschlüsseln)?
3. Wie begründet die Bundesregierung die Mehrbelastung der Luftverkehrsindustrie und des Passagiers mit Kosten für die hoheitliche Aufgabe der Abwehr von äußeren bzw. terroristischen Gefahren?
4. Wird im Zuge der Novellierung der Luftsicherheitsgebührenverordnung der für die Luftsicherheitsgebühr (vgl. Anlage zu § 1 – Gebührenverzeichnis – Nummer 2) gesetzte Rahmen angepasst werden?
Falls ja, welcher neue Rahmen ist vorgesehen?
5. Welche Veränderung der festgesetzten Luftsicherheitsgebühr ist an den Flughafenstandorten in Deutschland zu erwarten (bitte für jeden der 29 Flughafenstandorte aufschlüsseln)?

6. Welche Einnahmehausfälle entstünden dem Bund, sollte der gesetzte Rahmen der Luftsicherheitsgebühr unverändert bleiben (bitte für jeden der 29 Flughafenstandorte aufschlüsseln)?
7. In welchem Verhältnis stünde diese Summe zur Summe der gesamten Einnahmen des Bundes aus der Luftsicherheitsgebührenverordnung?
8. Welche qualitativen und quantitativen negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen, insbesondere durch wegfallende Flugverbindungen aufgrund höherer Standortkosten an den und um die Flughafenstandorte, sind als Folge der novellierten Luftsicherheitsgebührenverordnung zu erwarten?
9. In welcher Art und Weise werden durch die Novellierung der Luftsicherheitsgebührenverordnung die Wechselwirkungen zwischen einer Steigerung der finanziellen Belastung der Luftverkehrsindustrie und des Passagiers und den sich möglicherweise ergebenden negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen an den und um die Flughafenstandorte berücksichtigt?
10. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung sich ergebende negative volkswirtschaftliche Auswirkungen an den und um die Flughafenstandorte ausgleichen?
11. In welchem Umfang hat die Bundesregierung in der Vergangenheit von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die der europäischen Gesetzgeber zahlreich zum Einsatz von Luftsicherheitskontrolltechnik zur risikobasierten Flexibilisierung geschaffen hat?

In welchem Umfang wird die Bundesregierung künftig davon Gebrauch machen?
12. Unterstützt die Bundesregierung im verordnungsgeberischen Prozess der EU aktiv entsprechende Initiativen?

Berlin, den 20. Februar 2018

Christian Lindner und Fraktion