

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Umsetzung des Luftverkehrskonzepts

Im Jahr 2017 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unter Bundesminister Alexander Dobrindt das Luftverkehrskonzept vorgestellt. Zu diesem Zeitpunkt war es kein Papier der Bundesregierung und musste aus diesem Grund nicht in die Ressortabstimmung. Die in dem Dokument enthaltenen Maßnahmen betreffen u. a. Sicherheits-, Wirtschafts-, Finanz-, Außen- und Umweltpolitik. Die zuständigen Bundesressorts haben laut Einleitung des Luftverkehrskonzepts die Erstellung des Gutachtens in einem Lenkungskreis begleitet.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarten die Regierungsparteien, dass sie das Luftverkehrskonzept umsetzen wollen. Das Dokument hat das Ziel, durch gezielte Maßnahmen den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken und zu sichern. Die Frage ist, inwieweit die einzelnen Maßnahmen ressortübergreifend abgestimmt sind und ob sie einen realistischen Erwartungshorizont widerspiegeln.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung an den Aussagen des Luftverkehrskonzepts fest?
Wenn nein, wo sieht sie wesentlichen Änderungsbedarf?
2. Sind der Bundesregierung seit der Verabschiedung des Luftverkehrskonzeptes des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wettbewerbsverzerrende Regelungen im bestehenden Regelwerk der Europäischen Union bekannt geworden, und welche Maßnahmen hat sie bisher ergriffen, um solche zu identifizieren?
3. Wie wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass wettbewerbsverzerrende Regelungen im Regelwerk der Europäischen Union beseitigt werden?

4. Wird die Bundesregierung weiterhin dafür eintreten, „dass bereits beschlossene oder in Planung befindliche Kapazitätserweiterungen an den Flughäfen Berlin (BER), Düsseldorf (DUS) und München (MUC) zeitnah umgesetzt werden“, wie dies im Luftverkehrskonzept dargelegt wurde?
Wenn ja, welche Jahresfristen sind jeweils unter „zeitnah“ zu verstehen?
5. Was beinhalten Kennzahlen für Funktionalität und Entwicklungsfähigkeit für die Primärflughäfen im Bundesinteresse?
6. Was bedeutet das für die Primärstruktur im Jahr 2040?
7. Hat die Bundesregierung die Absicht, die Luftverkehrsteuer in dieser Legislaturperiode zu senken?
Wenn ja, um wie viel, und wann wäre mit dieser Senkung zu rechnen?
8. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die Haushaltseinnahmen aus der Luftverkehrsteuer in Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Luftverkehrsbereich investiert werden können?
9. Hält die Bundesregierung daran fest, dass Deutschland bilaterale Verhandlungen mit den USA zu Vereinbarungen zur lokalen Kontrolle von Flugreisenden (Peclearance) aufnimmt?
10. Wie könnte nach Einschätzung der Bundesregierung ein angemessener Ausgleich für die mit dem Peclearance-Verfahren einhergehenden Souveränitätsbeschränkungen und die benötigten räumlichen Kapazitäten auf deutschen Flughäfen aussehen?
11. Unterstützt die Bundesregierung weiterhin das von der Europäischen Kommission in der Luftfahrtstrategie formulierte Ziel eines Abschlusses des interinstitutionellen Verfahrens bei Fluggastrechten?
12. Wird die Förderung für die Entwicklung ökoeffizienter Flugverfahren und die Förderung alternativer Kraftstoffe und Antriebsarten in den kommenden Jahren ausgebaut werden, wie es das BMVI im Luftverkehrskonzept vorschlägt?
Wenn ja, um wie viel wird sie ausgebaut werden?
13. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die verschiedenen Generaldirektionen der Europäischen Kommission bei im Rahmen von Gesetzgebungsvorhaben vorzunehmenden Folgenabschätzungen stärker als bisher zusammenarbeiten?
14. Was versteht die Bundesregierung unter Harmonisierung des internationalen Luftverkehrs?
15. Was versteht die Bundesregierung unter der Erarbeitung eines globalen „Level-Playing-Field“ (unter Berücksichtigung der europäischen Fluggastrechte)?
16. In welchen Gremien und wie wird sich die Bundesregierung für eine Harmonisierung bzw. „Level-Playing-Field“ einsetzen?
Wie wird dieser Einsatz aussehen?
17. Was beinhaltet aus Sicht der Bundesregierung eine ausgewogene und funktionierende Flughafenlandschaft?
18. In welchen Ausnahmefällen können einzelne Flughäfen als Daseinsvorsorge gelten?

19. Ist die Bundesregierung immer noch der Meinung, dass Luftverkehrsgesellschaften stärker in den Prozess der Flughafenentgelte eingebunden werden sollen?
Wie sieht dies im Detail aus?
20. Hält die Bundesregierung weiterhin daran fest, dass unnötige Einschränkungen oder Belastungen, für Passagiere, Flughafenbeschäftigte, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen sowie für Handel und Industrie zu vermeiden sind?
21. Was sind nach Einschätzung der Bundesregierung unnötige Einschränkungen und Belastungen und wie möchte sie diese vermeiden?
22. Was versteht die Bundesregierung unter einem international weitestgehend harmonisierten und wettbewerbsneutralen Sicherheitsstandard?
Wie soll dies erreicht werden?
23. Erwägt die Bundesregierung die Einführung einer „schwarzen Liste“ für Flughäfen, die die EU-Sicherheitsstandards nicht erfüllen, so wie es im Luftverkehrskonzept der Bundesregierung steht?
24. Sind die europäischen Sicherheitsstandards aus Sicht der Bundesregierung ausreichend?
Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
25. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine Teilübernahme der Luftsicherheitskosten durch den Bund eine geeignete Maßnahme zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft?
Wenn ja, warum?
26. Wird die Bundesregierung prüfen, ob und wie eine Begrenzung der Luftsicherheitskosten für die Nutzer erfolgen könnte?
Wenn ja, wann?
27. Hält die Bundesregierung daran fest, dass bei einer Liberalisierung des Luftverkehrs individuelle Sonderregelungen zugunsten einzelner Marktteilnehmer für das Gesamtsystem kontraproduktiv sind?
28. Was versteht die Bundesregierung unter individuellen Sonderregelungen?

Berlin, den 26. September 2018

Christian Lindner und Fraktion

