

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst,
Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis,
Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer,
Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz),
Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Hartmut Ebbing,
Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr,
Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben,
Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich,
Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte,
Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Hagen Reinhold, Christian Sauter,
Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny,
Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer,
Stephan Thomae, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Sandra Weeser,
Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

Die Zukunft der Regionalflughäfen

Anfang des Jahres 2019 stellte die Airline Germania Fluggesellschaft mbH den Flugbetrieb auf den von ihr betriebenen Strecken ein. Die Fluggesellschaft beförderte auf der Kurz- und Mittelstrecke mehr als vier Millionen Passagiere pro Jahr und verband mehr als 60 Ziele innerhalb Europas, Nordafrikas sowie im Nahen und Mittleren Osten. Zuletzt betrieb die Schweizer Germania Flug AG und die Bulgarian Eagle Germania 37 Flugzeuge (www.tagesschau.de/wirtschaft/germania-insolvenz-101.html). Der Verlust des Carriers hat einige Flughäfen in die Breddouille gebracht. An diesen Standorten war die Germania mit bis zu 70 Prozent vertreten.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) berechnet den Fluggesellschaften für ihre Arbeit bei Starts und Landungen eine Gebühr, die sich nach der Zahl der Passagiere richtet. Auf allen internationalen Flughäfen in Deutschland ist diese gleich. Allerdings sind aufgrund des höheren Passagieraufkommens beispielsweise in Frankfurt oder München die Kosten pro Kopf deutlich geringer als in Münster oder Erfurt. Dadurch werden kleine Flughäfen von den größeren subventioniert. Flughäfen, die nicht im Abrechnungsregime der DFS sind, müssen die Dienste selber erbringen. Aufgrund des subventionierten „Marktpreises“ können die Flughäfen die Kosten allerdings nicht an die Nutzer weitergeben.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD haben die Regierungsparteien vereinbart, dass sie die „Anteile der in den letzten Jahren gestiegenen Kosten für die Sicherheit der Menschen beim Fliegen übernehmen“ werden. Das würde

auch eine Entlastung für einige Regionalflughäfen bedeuten. Für einige Regionalflughäfen ist die Umsetzung dieser Forderung besonders wichtig, weil sie ab dem Jahr 2024 nicht mehr subventioniert werden dürfen.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass Daseinsfürsorge nicht einen einzelnen Flughafen beinhaltet. Stattdessen soll das Netz der Verkehrsflughäfen in den Blick genommen werden. Demzufolge ist nach Auffassung der Fragesteller die Struktur der Regionalflughäfen neben den internationalen Flughäfen von zentraler Bedeutung für die Weiterentwicklung der Luftfahrt (Luftverkehrskonzept, S. 20, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LF/luftverkehrskonzept.pdf?__blob=publicationFile). Die Kompetenz des Bundes für die Anlage und den Betrieb von Flughäfen folgt aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Passagierzahlen an den deutschen Regionalflughäfen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Standorten aufschlüsseln)?
2. Welche Regionalflughäfen in Deutschland wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von der Fluggesellschaft Germania angefliegen?
3. Wie hoch war der Marktanteil der Germania an diesen Flughäfen nach Kenntnis der Bundesregierung?
4. Gibt es nach Ansicht der Bundesregierung Wettbewerbsverzerrungen zwischen Regionalflughäfen?
 - a) Wenn ja, wie sehen diese aus?
 - b) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, diese aufzulösen?
5. Welche wirtschaftliche Bedeutung haben Regionalflughäfen nach Auffassung der Bundesregierung für ihre Region?
6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung regelmäßige Zuwendungen aus öffentlicher Hand an Regionalflughäfen?

Wenn ja, welche (bitte nach Standorten, Zuwendungsart und Zuwendungshöhe aufschlüsseln)?
7. Erwägt die Bundesregierung Maßnahmen, um auch nach 2024 Zahlungen der öffentlichen Hand an Regionalflughäfen – aufgrund der strukturellen Veränderungen im Luftverkehr – zu ermöglichen, die deren Bestand in Verbindung mit der Erreichung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens sichern können?

Wenn ja, welche?
8. Gehören Regionalflughäfen nach Auffassung der Bundesregierung zur Daseinsvorsorge im Sinne des Luftverkehrskonzepts des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), sodass sie von öffentlicher Hand unterstützt werden sollten?

Wenn ja, für welche Regionalflughäfen gilt das im Besonderen (bitte aufschlüsseln)?
9. Arbeitet die Bundesregierung bereits an Konzepten, den Einsatz von bemannten bzw. unbemannten, vollelektrischen Senkrechtstartern (Flugtaxis) zu ermöglichen?

Wenn ja, in welcher Form finden Regionalflughäfen Berücksichtigung?

10. Wie sieht die Bundesregierung die Zukunft der Regionalflughäfen?

Berlin, den 3. April 2019

Christian Lindner und Fraktion

