

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/15359 –**

### **Belastungen der Regionalflughäfen durch DFS-Flugsicherung und Erhöhung der Luftverkehrssteuer**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Bereits seit Jahren fordern regionale Flughäfen, dass sie in das Abrechnungsregime der Deutschen Flugsicherung (DFS) aufgenommen werden ([www.airliners.de/scheuer-dfs-flugsicherung-regionalflughafen/50933](http://www.airliners.de/scheuer-dfs-flugsicherung-regionalflughafen/50933)). Der Hintergrund: Heute übernimmt die DFS an den 16 internationalen Flughäfen die Flugsicherung. Regionalflughäfen, wie beispielsweise Paderborn-Lippstadt oder Dortmund, müssen allerdings selbst diese Leistung erbringen. Damit werden ihnen jährlich zusätzliche Kosten aufgebürdet, die ihnen einen wettbewerblichen Nachteil verschaffen.

Im Sommer hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer mitgeteilt, dass die DFS in Zukunft auch für die Koordinierung des Luftverkehrs an regionalen Flughäfen zuständig sein könnte. Grund ist das vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat und weiteren Bundesministerien vorgelegte Ergebnis der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“. In diesem Zusammenhang äußerte sich Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer wie folgt: „Wir brauchen gut aufgestellte Regionalflughäfen für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse.“ Deshalb prüfe man aktuell, ob die Deutsche Flugsicherung auch an Regionalflughäfen den Flugverkehr koordinieren kann ([www.airliners.de/scheuer-dfs-flugsicherung-regionalflughafen/50933](http://www.airliners.de/scheuer-dfs-flugsicherung-regionalflughafen/50933)).

Eine solche Entscheidung ist aus Sicht der Fragesteller von besonderer Relevanz. Die geplante Erhöhung der Luftverkehrssteuer bürdet den Regionalflughäfen Einnahmeausfälle durch eine drohende Verkehrsverlagerung auf. Dadurch sind Regionalflughäfen besonders von der Steuererhöhung um 74 Prozent bei Kurzstreckenflügen betroffen. Vornehmlich steuern sie nämlich deutsche und europäische Ziele an.

Schließlich ist nach Auffassung der Fragesteller die Neuorganisation der Flugsicherung an Regionalflughäfen vor dem Hintergrund der für 2024 vorgesehenen Neuregelung des EU-Beihilferechts wichtig. Ab dann soll die Subventionierung von Regionalflughäfen mit öffentlichen Geldern nicht mehr möglich sein.

1. Was haben die Gespräche mit der DFS bezüglich einer Neuorganisation der Flugsicherung ergeben?

Die Gespräche mit der DFS sind noch nicht abgeschlossen.

2. Wird es eine Neuorganisation der Flugsicherung geben, damit Regionalflughäfen in das Abrechnungsregime der DFS aufgenommen werden?
  - a) Wenn ja, wann wird es eine Neuorganisation der Flugsicherung geben?
  - b) Wenn nein, warum wird es keine Neuorganisation der Flugsicherung geben?

Vor Schaffung der erforderlichen rechtlichen und haushalterischen Voraussetzungen müssen regulierungs- und beihilferechtliche Sachverhalte unter Einbindung der EU-Kommission geklärt werden.

5. Welche Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz hat eine Verlagerung des Luftverkehrs ins europäische Ausland?

Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz sind davon abhängig, welche, wie viele, und welche Art von Flügen (national oder international) verlagert werden. Bei Verlagerung des Luftverkehrs ins europäische Ausland werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend in den nationalen Bilanzen des europäischen Auslandes erfasst.

3. Welche Auswirkungen hat die Erhöhung der Luftverkehrssteuer um 74 Prozent bei Kurzstreckenflüge auf die Regionalflughäfen?
4. Rechnet die Bundesregierung, im Zuge der Erhöhung der Luftverkehrssteuer, mit einer Verkehrsverlagerung des Luftverkehrs ins europäische Ausland (bitte begründen)?
6. Rechnet die Bundesregierung, im Zuge der Erhöhung der Luftverkehrssteuer, mit einer Verkehrsverlagerung des Luftverkehrs auf die Schiene (bitte begründen)?

Die Fragen 3, 4 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der dem Deutschen Bundestag im Jahr 2012 vorgelegte Bericht sowie seine Fortschreibung über die Auswirkungen der Luftverkehrsteuer auf den Luftverkehrssektor und die Einnahmenentwicklung (Bundestagsdrucksachen 17/10225 und 17/10985) stellen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen fest, dass nach Einführung der Luftverkehrsteuer im Jahr 2011 kein Passagierückgang zu verzeichnen war. Damit ist es für die Luftfahrtbranche insgesamt mit der Einführung der Luftverkehrsteuer lediglich zu einer Dämpfung des Wachstums gekommen. Dieser Dämpfungseffekt beschränkte sich zudem auf das Jahr 2011 und setzte sich im Jahr 2012 nicht fort.

Der Bundesregierung sind keine aktuelleren Studien bekannt.

Eine Verlagerung des Kurzstrecken-Luftverkehrs auf die Schiene ist von der Bundesregierung gewünscht und wird auch durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen gefördert.

8. Welche Rolle spielen nach Ansicht der Bundesregierung Regionalflughäfen für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse?

Eine hochwertige, verbraucherfreundliche und umweltverträgliche Mobilität in den Regionen basiert auf einem Gesamtsystem verschiedener Verkehrsträger, die sich in ihrer Funktion sinnvoll ergänzen. Die Bundesregierung hat in diesem Kontext auch ein Interesse an einem leistungsfähigen nationalen Flughafenetzwerk und ist sich bewusst, dass regionale Flughäfen eine wichtige Funktion für die Anbindung, Konnektivität und die Wirtschaftskraft einer Region erfüllen können.

7. Geht die Bundesregierung davon aus, dass künftig Regionalflughäfen geschlossen werden, weil die Belastung des Luftverkehrs wegen der Luftverkehrssteuer zu hoch ist (bitte begründen)?
9. Sieht die Bundesregierung die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse durch die Mehrbelastung der Regionalflughäfen gefährdet?

Die Fragen 7 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein.

