

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Daniela Wagner, Markus Tressel, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Stefan Schmidt und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Unterstützung von Regionalflughäfen im Rahmen des Klimapakets**

Die Regionalflughäfen Deutschlands arbeiten fast ausschließlich defizitär (Airlines, 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 Klimapaket ermöglicht werden. Die veranschlagten 20 Mio. bzw. 50 Mio. Euro sollen durch die im Rahmen des Klimapakets angehobene Luftverkehrsteuer gegenfinanziert werden (Haushaltsausschuss, Drucksache 5293).

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist diese Entscheidung paradox. Die angehobene Luftverkehrsteuer soll unter anderem einer Verkehrsverlagerung aus der Luft auf die Schiene Vorschub leisten. Wenn aber ein Teil der Luftverkehrsteuer zur Kostensenkung von Starts und Landungen an Regio-

nallflughäfen verwendet wird, kommt dies einer verkehrsfördernden Maßnahme für den Luftverkehr gleich.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

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?
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?
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?
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 zwischenzeitlich 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?
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?

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?
15. Für welche Dauer ist eine derartige Unterstützung der genannten Flughäfen durch die Bundesregierung gedacht?
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 darauffolgende Luftfahrtgipfel des Bundesverkehrsministers) vereinbaren?
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?
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?
20. Wie viele Überstunden wurden von Fluglotsen der DFS im Jahr 2019 geleistet?
21. Soll der Kreis der Regionalflughäfen, die in die DFS-Systemgebühr aufgenommen werden, künftig noch weiter ausgedehnt werden?
22. Widerspricht die geplante (indirekte) Unterstützung der Regionalflughäfen mit Steuermitteln nach Auffassung der Bundesregierung den EU-Beihilferichtlinien für Flughäfen?  
Wenn nicht, warum nicht?

Berlin, den 3. März 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

