

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/21783 –

Regionalflughäfen und das europäische Beihilferecht

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Luftverkehr ist seit der Corona-Krise stark eingeschränkt und erholt sich nur langsam. Der Grund dafür sind noch immer anhaltende Reisebeschränkungen für Drittländer. So wird am Luftverkehrsstandort Deutschland bereits mit 113 Millionen Passagieren weniger für das Jahr 2020 gerechnet (<https://de.statista.com/themen/6257/coronavirus-und-luftfahrt/>). Darunter leiden auch die Regionalflughäfen.

Hinzu kommt, dass nach 2024 alle betrieblichen Subventionen für europäische Flughäfen wegfallen sollen. Aufgrund der Krise fordern Flughäfen und Verbände allerdings eine Verlängerung der Übergangsfristen für Flughäfen, die eigentlich ab 2024 keine staatlichen Gelder für den operativen Betrieb erhalten dürfen. Im Jahr 2014 wurde auf EU-Ebene beschlossen, dass Flughäfen ihre Kosten ab 2024 selbstständig erwirtschaften müssen. Ziel war damals, Wettbewerbsverzerrungen unter den Standorten durch staatliche Beihilfen zu vermeiden (<https://www.airliners.de/flughaefen-eu-beihilfe-fahrplan/54659>).

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) prüft als oberste Luftfahrtbehörde, ob die Genehmigungen für Flughäfen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, die öffentlichen Interessen des Bundes berühren (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LF/flughaefen.html>). Daher ist davon auszugehen, dass das BMVI ebenfalls prüft, wenn die Genehmigungen für Flughäfen aufgrund von möglichen Insolvenzen erlöschen. Das kann der Fall bei einigen Regionalflughäfen sein, wenn sie das Beihilferecht für Flughäfen ab 2024 einhalten müssen. Nachfolgend soll erfragt werden, wie die Position der Bundesregierung zu dem Thema ist und wie eine künftige Flughafenninfrastruktur in Deutschland aussehen kann, die der Daseinsvorsorge Rechnung trägt.

1. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Übergangsfrist für staatliche Beihilfen für Flughäfen angepasst werden müssen?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
2. Hat die Bundesregierung bereits die EU-Kommission darüber informiert, dass sie die Übergangsfrist für staatliche Beihilfen für Flughäfen anpassen möchte?
 - a) Wenn ja, wann?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 1b und 2 bis 2b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat im Rahmen einer Konsultation zu den EU-Beihilfeleitlinien im vergangenen Jahr im Hinblick auf das Auslaufen der Betriebsbeihilfen für Flugplätze nach den Leitlinien für staatliche Beihilfen im Luftverkehr im Jahre 2024 einen Verlängerungswunsch vorgetragen. Denn die starre Festlegung der Übergangsfrist wird den luftverkehrlichen Besonderheiten der letzten Zeit (z. B. Insolvenzen von Fluggesellschaften und höhere Aufwendungen in Folge sich verschärfender Sicherheitsauflagen) nicht gerecht. Hinzu kommt die schwierige wirtschaftliche Lage des Luftverkehrssektors, inklusive der Flugplätze bedingt durch die Corona-Pandemie. Die Evaluierung durch die Europäischen Kommission läuft derzeit noch.

3. Wie viele Flughäfen erhalten nach Kenntnis der Bundesregierung staatliche Beihilfen (bitte aufschlüsseln)?

Es wird auf den Link des BMVI <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/eu-transparenzdatenbank.html> und die EU-Transparenzdatenbank für staatliche Beihilfen verwiesen.

4. Welche Flughäfen sind der Bundesregierung bekannt, die über das Jahr 2024 voraussichtlich auf staatliche Beihilfen angewiesen sind (bitte aufschlüsseln)?
5. Welche eignen Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewilligung von Beihilfen ist eine Entscheidung von (staatlichen) Anteilseignern. Diese hat der Bund nicht zu bewerten.

6. Wie viele Regionalflughäfen fordern nach Kenntnis der Bundesregierung, dass die Deutsche Flugsicherung (DFS) die Flugsicherungskosten an ihren Standorten übernimmt?
7. Auf welchen Regionalflughäfen sollen die Flugsicherungskosten von der DFS übernommen werden?
8. Ab wann können Regionalflughäfen damit rechnen, dass ihre Flugsicherungskosten von der DFS übernommen werden?

9. Welche Kriterien müssen Flughäfen erfüllen, damit die DFS die Flugsicherungskosten an ihren Standorten übernimmt?

Die Fragen 6 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) stellt ihre eigenen Flugsicherungskosten den Luftraumnutzern der Flugsicherungsdienste über Gebührenbescheide in Rechnung. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 bis 8 sowie 12, 13, 16, 18, 19 und 21 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/18875 verwiesen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Sieht die Bundesregierung die Daseinsvorsorge gefährdet, wenn Regionalflughäfen Insolvenz anmelden müssen, weil sie keine staatlichen Beihilfen mehr erhalten dürfen?
- Wenn ja, warum?
 - Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 bis 10b werden zusammen beantwortet.

Die Bedeutung einer luftverkehrlichen Anbindung einer Region ist eine Einzelfallbetrachtung, die nicht allgemein beantwortet werden kann.

11. Wie viele Flugplätze gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland?

Vom Statistischen Bundesamt werden in Deutschland 199 Flugplätze erfasst.

12. Wie viele dieser Flugplätze haben eine EASA-Zertifizierung, womit alle europäischen Sicherheitsstandards erfüllt sind?

In Deutschland sind 57 Flugplätze von dem Anwendungsbereich des EASA-Regelwerks umfasst. Von diesen haben 32 Flugplätze von den zuständigen Behörden der Länder die Zertifizierung erhalten und 25 Flugplätzen wurde eine Freistellung gewährt.

13. Wie viele Flugplätze wurden in den letzten fünf Jahren von der Bundesregierung genehmigt (bitte nach Jahren, Standorte und Größe aufschlüsseln)?
14. Wie viele Flugplätze haben in den letzten fünf Jahren ihre Genehmigung verloren (bitte nach Jahren, Standorte und Größe aufschlüsseln)?
15. Wie schätzt die Bundesregierung den künftigen Bedarf an weiteren Flughäfen in Deutschland ein?
16. Plant die Bundesregierung, künftig Anlage und Betrieb von weiteren Flughäfen zu genehmigen, die von den zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder in Auftragsverwaltung des Bundes erteilt werden?

Die Fragen 13 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Genehmigung bzw. Rücknahme von Genehmigungen von Flugplätzen nehmen die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung als eigene Aufgaben wahr. Gemäß § 6 Absatz 3 des Luftverkehrsgesetzes ist die Genehmigung eines Flughafens, der dem allgemeinen Verkehr dienen soll, außerdem zu versagen, wenn durch die Anlegung und den Betrieb des beantragten Flughafens die öffentlichen Interessen in unangemessener Weise beeinträchtigt werden. Hiervon abgesehen, erstreckt sich die Bundesaufsicht gemäß Artikel 85 Absatz 4 des Grundgesetzes auf die Überwachung der Gesetzmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der Ausführung des Länderhandelns durch den Bund.

17. Wird die Bundesregierung das Thema der staatlichen Beihilfen für Flughäfen während ihrer Ratspräsidentschaft behandeln?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, in welcher Art und Weise?

Die Fragen 17 bis 17b werden zusammen beantwortet.

Nein, da hierzu noch eine Positionierung der Europäischen Kommission aussteht.

18. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Position der EU-Kommission zum Thema staatliche Beihilfen für Flughäfen?
19. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Position der anderen EU-Mitgliedstaaten zum Thema staatliche Beihilfen für Flughäfen?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.