

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Frank Magnitz, Dr. Dirk Spaniel,
Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/20690 –**

Luftverkehrsinfrastruktur durch Flughafenkonzept für Deutschland sichern

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem die Bundesregierung aufgefordert werden soll, ein Flughafenkonzept zu erstellen, mit dem die Berücksichtigung der Anforderungen des Luftverkehrs in der Bundesverkehrswegeplanung gewährleistet werden soll.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/20690 abzulehnen.

Berlin, den 16. September 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Björn Simon
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Björn Simon

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/20690** in seiner 170. Sitzung am 2. Juli 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller führen aus, dass der Luftfahrtsektor nicht nur von strategischer Bedeutung für die Europäische Union, sondern auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland sei. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 existiere ein Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes für die Bestandsnetze und Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Für die Luftfahrt existiere ein vergleichbares Instrument nicht, auch wenn im Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Flughäfen und Daseinsvorsorge/Luftverkehrsverwaltung erwähnt würden und Flughäfen als im Bundesinteresse benannt seien.

Der Deutsche Bundestag solle daher die Bundesregierung auffordern, in Fortschreibung ihres Flughafenkonzepts des Jahres 2009 ein aktuelles Flughafenkonzept zu erstellen und darin Prognosen zur aktuellen Entwicklung und zur Zukunft des Luftverkehrs in Deutschland sowie dem daraus resultierenden Handlungsbedarf zu erfassen. Mit dem Flughafenkonzept sollen die Anforderungen des Luftverkehrs in der Bundesverkehrswegeplanung gemäß dem Antrag Berücksichtigung finden und die Leistungsfähigkeit der bestehenden Flughafeninfrastruktur mindestens erhalten werden. Dies solle mit geeigneten Maßnahmen zur Sicherung einer bedarfsgerechten Luftverkehrsinfrastruktur mit Beschleunigung der Planungsverfahren realisiert werden. Ferner solle das Flughafenkonzept die Vorstellungen der Bundesregierung zur Entwicklung der Flughafenbeteiligungen des Bundes zusammenfassen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/20690 in seiner 85. Sitzung am 16. September 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 19/20690 in seiner 71. Sitzung am 16. September 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Die **Fraktion der CDU/CSU** informierte, dass das Bundesverkehrsministerium bereits im Juni 2010 das Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 und im Jahr 2017 das Luftverkehrskonzept veröffentlicht habe. Das Ziel sei gewesen, durch gezielte Maßnahmen den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken und zu sichern, was 2018 auch entsprechend Eingang in den Koalitionsvertrag gefunden habe. In der jetzigen Corona-Krise ein Konzept zu erstellen, was Zeit und Ressourcen verbrauchen würde, halte man für den falschen Ansatz. Man müsse der Luftverkehrswirtschaft jetzt Unterstützung finanzieller und struktureller Art zukommen lassen. Die Luftverkehrswirtschaft sei im Übrigen auch wenig angetan davon, in der aktuellen wirtschaftlichen Krise ein Konzept aufzustellen und das als Grundlage für die weitere Arbeit zwischen Politik und Luftverkehrswirtschaft zu nehmen.

Die **Fraktion der SPD** meinte, dass eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes in der Art, dass dort der Sofortvöllzug von Entgeltverordnungen vorgesehen werden müsste, den Flughäfen unmittelbar helfen würde. Des Weiteren brauche man ein Moratorium bei den Luftsicherheitsgebühren. Ferner müsste im Haushalt Vorsorge für die Finanzierung und die Flugsicherung an kleinen Airports getroffen werden, was bereits in Arbeit sei. Es sei darüber hinaus zu überlegen, Flughäfen von hoheitlichen Aufgaben zu entlasten, beispielsweise im Bereich der Flughafenfeuerwehr, die nicht von der Flughafengesellschaft selbst, sondern vom Staat bereitgestellt werden sollte. In den „Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“ der EU-Kommission stehe, dass alle Flughäfen spätestens zehn Jahre nach Beginn des Übergangszeitraums die volle Deckung ihrer Betriebskosten erreicht haben müssten, das wäre der April 2024. Das müsse um drei bis vier Jahre verschoben werden, was die EU-Kommission bereits avisiert habe.

Die **Fraktion der AfD** betonte, dass sich die deutschen Flughäfen in einer wirtschaftlich schwierigen Lage befänden. Bereits 2017 hätten nur acht von 24 Flughäfen Überschüsse erwirtschaften können. Der Luftverkehr sichere Arbeitsplätze und die dazu benötigten Flughäfen seien für den Wirtschaftsstandort Deutschland und für die individuelle Mobilität unverzichtbar. Flughafenneubauten seien kosten- und zeitintensiv. Daher sollten die bestehenden Flughäfen wirtschaftlich gesichert werden. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 existiere ein Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung für Straße, Schiene und Wasserstraße. Für die Luftfahrt gebe es kein vergleichbares Instrument. Bis 2009 habe es ein nationales Flughafenkonzept des Bundes gegeben, was nicht mehr fortgeschrieben worden sei. Die Bundesregierung habe sogar einen Aktionsplan für unbemannte Luftfahrtsysteme und innovative Luftfahrtkonzepte, aus dem Aufgaben zur Sicherung der internationalen Flughäfen erwachsen. Selbst für Lufttaxis, die noch gar nicht flögen, gebe es bereits ein Programm. Warum die Aufgaben und die Erwartungshaltung der Bundesregierung für und an die Flughäfen angesichts der aktuellen Herausforderungen nicht in einem zentralen Dokument zusammengefasst werden sollten, erschließe sich der AfD-Fraktion daher nicht.

Die **Fraktion der FDP** bemängelte, dass der Antrag der Fraktion der AfD zum falschen Zeitpunkt eingebracht, zu eng gefasst und zu unkonkret formuliert sei. Sie sprach ferner die Beihilfen für die Regionalflughäfen, deren Lage sich nicht verbessern werde, über das Jahr 2024 hinaus an und fragte, was die Bundesregierung diesbezüglich vorsehe, um diese tragfähig und langfristig zu erhalten.

Die **Fraktion DIE LINKE**. führte aus, dass es ein Flughafenkonzept brauche, welches genau in die andere Richtung von dem gehe, was die AfD mit ihrem Antrag fordere. Bei den Regionalflughäfen habe man Überkapazitäten, die sich nicht rechneten. Am Beispiel des Flughafens Kassel-Calden legte sie dar, dass im Jahr 2017 das Land, die Stadt und der Kreis für jeden Flugreisenden 85 Euro Verlust eingefahren hätten. Dies zeige, wie absurd eine solche Struktur sei. Eine Untersuchung von Umweltverbänden zeige, dass von den 14 betrachteten Regionalflughäfen die Hälfte Verluste mache und somit überflüssig sei, zumal sie auch in der Konnektivität überhaupt keine Bedeutung hätten. Bezug nehmend auf die EU-Beihilfen meinte die Fraktion DIE LINKE., dass es überhaupt nicht einzusehen sei, diese klimaschädlichste Verkehrsart weiter zu subventionieren.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** vertrat ebenfalls die Auffassung, dass es ein Flughafenkonzept brauche. Es sei unsinnig, dass der internationalste aller Verkehrsträger am kleinteiligsten aufgestellt sei, bis hin zu kommunalen Beteiligungen. Eine Feststellung im Antrag der Fraktion der AfD sei falsch, nämlich dass Flughäfen in der Corona-Krise nicht geholfen werde. Bund, Länder und Kommunen hätten umfangreiche Rettungspakete geschnürt. Am 11. August habe die EU die von Deutschland angemeldeten Flughafenbeihilfen im Umfang von 1,36 Milliarden Euro genehmigt. Allerdings müsse man dringend die „Kannibalisierung“ durch Überkapazitäten beenden. Wenn kleine Regionalflughäfen unweit von größeren Flughäfen schon vorher nicht wirtschaftlich gewesen seien, dann sei es unsinnig, dieses Prinzip mit der Begründung der Corona-Krise noch zu verschärfen. Vielmehr solle man darauf achten, dass die Einzugsgebiete zu einzelnen Flughäfen größer würden. Man müsse sich den gesamten Flughafenbestand für die Bundesrepublik Deutschland unter Beachtung der verschiedenen Anteilseigner anschauen und ein Konzept entwickeln, wie dieser Markt nach und nach bereinigt und auf seine tatsächliche Notwendigkeit zurückgeführt werden könne, damit nicht weitere Jahrzehnte viel Steuergeld für notleidende Flughäfen ausgegeben werde.

Das **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur** informierte, dass es laut Beschluss des Haushaltsausschusses eine Entlastung bei den Flugsicherungskosten geben werde, um damit die wirtschaftliche Situation der Regionalflughäfen zu stärken. Dafür seien 50 Millionen Euro pro Jahr vorgesehen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD, den Antrag auf Drucksache 19/20690 abzulehnen.

Berlin, den 16. September 2020

Björn Simon
Berichtersteller

