

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Daniela Wagner, Sven-Christian Kindler, Markus Tressel, Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Umfangreiche Corona-Hilfen für den Luftverkehr ohne verbindliche Klimaauflagen**

Im Zuge der Corona-Krise wurden für Fluggesellschaften in Deutschland milliardenschwere Rettungspakete geschnürt. Die Lufthansa erhält 9 Mrd. Euro, TUI einschließlich TUI fly 4,3 Mrd. Euro und Condor 550 Mio. Euro. Um die Flugsicherungsgebühren für Airlines konstant zu halten, fließt aus dem Bundeshaushalt zudem ein Zuschuss von 300 Mio. Euro an die Deutsche Flugsicherung (DFS). Fluggesellschaften haben ebenso wie Flughafenbetreiber für weite Bereiche Kurzarbeit angemeldet.

Das Eckpunktepapier „Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken“ der Bundesregierung vom 3. Juni 2020 sieht als staatliches Hilfsprogramm zur Modernisierung der Flugzeugflotten 1 Mrd. Euro vor. Davon finden sich im Bundeshaushalt für das Jahr 2020 100 Mio. und für die Jahre 2021 bis 2024 insgesamt 592 Mio. Euro wieder. Am 11. August 2020 genehmigte die Europäische Kommission staatliche Beihilfen in Höhe von 1,36 Mrd. Euro zur Unterstützung der Flughäfen in Deutschland (C(2020) 5615 final, [https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=3\\_SA\\_57644](https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_57644)). Laut „Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. August 2020 können in das Hilfsprogramm alle Betreiber deutscher Flughäfen einbezogen werden, die Dienstleistungen für Luftverkehrsgesellschaften erbringen ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/beihilfe-fuer-flugplaetze.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/beihilfe-fuer-flugplaetze.pdf?__blob=publicationFile)). Mit den Beihilfen können coronabedingte Einnahmeausfälle für den Zeitraum vom 4. März bis zum 30. Juni 2020 ausgeglichen werden. Anträge konnten bis zum 30. September 2020 gestellt werden.

Flughafengesellschaften, die sich am 31. Dezember 2019 im Sinne der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung der EU bereits in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befanden, dürfen allerdings keine Corona-Beihilfen gewährt werden. Das betrifft grundsätzlich Unternehmen, die anhaltend Verluste erwirtschaften, sodass sie ohne staatliche Beihilfen auf kurze oder mittlere Sicht ihre Geschäftstätigkeit einstellen müssten. Eine Ausnahme hiervon bilden lediglich die kleinsten Flughäfen mit bis zu 200 000 Passagieren im Jahr ([https://portalb.dbt.de/germany/news/,DanaInfo=ec.europa.eu,SSL+eu-wettbewerbsaufsicht-v ereinfacht-vorschriften-f%C3%BCr-%C3%B6ffentliche-investitionen-h%C3%A4fen-flugh%C3%A4fen\\_de](https://portalb.dbt.de/germany/news/,DanaInfo=ec.europa.eu,SSL+eu-wettbewerbsaufsicht-v ereinfacht-vorschriften-f%C3%BCr-%C3%B6ffentliche-investitionen-h%C3%A4fen-flugh%C3%A4fen_de)).

Laut Presseberichten (Handelsblatt vom 22. November 2020) beabsichtigt die Bundesregierung Flughäfen, an denen der Bund keine Anteile hält, mit Corona-Hilfen in Höhe von 500 Mio. Euro zu unterstützen. Dabei sollen sich die Länder jeweils in gleicher Höhe beteiligen. Die Entscheidung, welche Airports unterstützt werden sollen, liegt bei den Ländern.

Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller bedarf es einer sorgfältigen Prüfung, welche Flughäfen sich Ende 2019 im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befanden und folglich keine Beihilfen erhalten dürfen.

Der Bundeshaushalt für das Jahr 2021 enthält weitere Corona-Hilfen in Höhe von 270 Mio. Euro für die Flughäfen, an denen der Bund als Gesellschafter beteiligt ist (München, BER, Köln/Bonn).

Die Bundesregierung setzt sich darüber hinaus dafür ein, den von der EU für das Jahr 2024 terminierten generellen Flughafenbeihilfestopp (Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften) nach hinten zu verschieben (Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/22063) und nimmt damit eine Verzögerung der beabsichtigten Konsolidierung der ausufernden Flughafenlandschaft in Kauf.

Nicht als Corona-Hilfe, sondern dauerhaft sollen die Flugsicherungskosten an kleineren Flughäfen gesenkt werden, indem Steuerzahlerinnen und Steuerzahler anfangs 20 Mio., dann 50 Mio. Euro pro Jahr zuschießen (Beschluss Haushaltsausschuss, Ausschussdrucksache 19/5293).

Durch ihre Maßnahmen erschwert die Bundesregierung Ländern und Kommunen die Entscheidung, aus Flughafenprojekten auszusteigen, die sich nicht bewährt haben, die dauerhaft hochdefizitär sind und in der Nachbarschaft weiterer Flughäfen liegen. Dies gilt umso mehr, als die Bundesregierung die Entscheidungsfindung vor Ort weder konzeptuell noch moderierend unterstützt. Insofern handelt es sich nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller in Teilen um vergiftete Genschenke.

Am schwersten aber wiegt nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass im Gegenzug zu den umfangreichen Staatshilfen – sofern bereits bekannt – keine verbindlichen Auflagen bezüglich Klima, Lärm und Luftqualität vereinbart wurden. Damit verspielt die Bundesregierung eine riesige Chance, und ein Rollback zu weiter ansteigenden Emissionen ist vorprogrammiert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche verbindlichen Klima-, Lärmschutz- und Luftreinhaltungsaufgaben wurden im Zusammenhang mit den oben genannten Hilfsprogrammen für die Lufthansa, TUI fly und Condor vereinbart, und wie ist der Stand der Umsetzung dieser Auflagen?
2. Welche Kriterien wendet die Bundesregierung für Klimaschutz-, Lärmschutz- und Luftreinhaltungsaufgaben, die sie Unternehmen im Rahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) macht, auf welche Art und Weise an?
  - a) Wie sind diese Kriterien zu anderen Kriterien (z. B. soziale oder wirtschaftliche) gewichtet, und auf welchen Modellen zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands und Europas und auf welchen Modellen zur Erreichung der Lärmschutzziele Deutschlands basieren die Kriterien?
  - b) Überprüft die Bundesregierung die Einhaltung von Klimaschutz-, Lärmschutz- und Luftreinhaltungsaufgaben, die sie Unternehmen im Rahmen des WSF gemacht hat?

Wenn ja, in welchen zeitlichen Abständen, und sind bei der Nichteinhaltung der Auflagen Sanktionen bzw. Mittelrückzahlung vorgesehen?

Wenn nein, warum nicht?

3. Wie soll das Flottenmodernisierungsprogramm für Flugzeuge konkret ausgestaltet werden?
  - a) Welchen Gesamtumfang soll das Förderprogramm haben, wann soll es beginnen, und wann soll es enden (bitte detailliert darstellen und die geplanten Förderungen finanziell jahresscheibengenau auflisten)?
  - b) Wer kann das Programm unter welchen Bedingungen in Anspruch nehmen?
  - c) Wann plant die Bundesregierung, der EU-Kommission das Programm zur Notifizierung vorzulegen, und wann rechnet sie mit einer Entscheidung?
  - d) Mit wie viel Prozent des Kaufpreises will die Bundesregierung den Kauf neuer Flugzeuge fördern, welche Flugzeugtypen sind förderfähig, müssen alte Flugzeuge als Voraussetzung für den Zuschuss außer Betrieb genommen werden, und welche Regelungen werden ggf. zum Verbleib ausgemusterter Flugzeuge getroffen?
  - e) Plant die Bundesregierung, ausschließlich die Flugzeugflotten deutscher Luftverkehrsgesellschaften zu fördern, und plant die Bundesregierung, nur die Beschaffung neuer Flugzeuge bei deutschen und/oder europäischen Flugzeugherstellern zu fördern?

Wenn ja, wie will sie dies grundsätzlich und wie will sie dies wettbewerbsrechtlich sicherstellen?
4. Inwiefern plant die Bundesregierung, Flughäfen, an denen der Bund keine Anteile hält, im Jahr 2021 oder auch in den Folgejahren mit Corona-Hilfen von insgesamt 500 Mio. Euro zu unterstützen, wie ist der Verhandlungsstand hierzu, und inwiefern sind dazu bereits Beschlüsse gefallen, bzw. wann sind diese zu erwarten?
5. Inwiefern ist die Presseberichterstattung (siehe oben) zutreffend, nach der die Bundesländer entscheiden sollen, welche Flughäfen Corona-Hilfen aus dem Bundesprogramm erhalten sollen, und nach der die Bundesländer sich jeweils in gleicher Höhe wie der Bund an den Corona-Hilfen für die ausgewählten Flughäfen beteiligen sollen?
6. Welche Betreiber von Flughäfen bzw. Unternehmen und Institutionen haben auf Basis der „Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze“ im Jahr 2020 Anträge für Beihilfen gestellt?
7. Welchen Betreibern von Flughäfen bzw. Unternehmen und Institutionen, die auf Basis der „Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze“ im Jahr 2020 Anträge für Beihilfen gestellt haben, wurden durch die Bundesregierung in welchem Umfang welche Arten von Beihilfen gewährt (bitte nach Höhe und Art der Beihilfe, entsprechend a) Beihilfen in Form von direkten Zuschüssen b) Beihilfen in Form von rückzahlbaren Zuschüssen c) Darlehen d) Beihilfen in Form von Steuervorteilen und Stundung von Gebühren aufschlüsseln)?
8. Auf welche Weise überprüft die Bundesregierung im Rahmen der „Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze“, ob Flughafengesellschaften, sofern für sie Beihilfeanträge gestellt werden, im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts im Dezember 2019 frei von „Schwierigkeiten“ und damit beihilfefähig waren, haben bereits solche Überprüfungen stattgefunden?

den, welche Ergebnisse erbrachten diese Überprüfungen jeweils, und wo sind ggf. die Ergebnisse der Überprüfungen einzusehen?

9. Welche Flughafengesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist, haben in 2020 in welchem Umfang beim Bund welche Formen von Corona-Hilfen beantragt, und in welchem Umfang hat der Bund ihnen welche Formen von Corona-Hilfen gewährt (bitte nach Höhe und Art der Beihilfe, entsprechend a) Beihilfen in Form von direkten Zuschüssen b) Beihilfen in Form von rückzahlbaren Zuschüssen c) Darlehen d) Beihilfen in Form von Steuervorteilen und Stundung von Gebühren aufschlüsseln)?
10. Welchen durch die Corona-Pandemie ausgelösten zusätzlichen Kapitalbedarf haben die Flughafengesellschaften, an denen der Bund als Gesellschafter beteiligt ist, für die Jahre 2021 und 2022 beim Bund zu welchen Zeitpunkten des Jahres 2020 angemeldet?
11. Inwiefern und mit welchen Maßnahmen und Methoden hat der Bund diesen durch die Corona-Pandemie ausgelösten zusätzlichen Kapitalbedarf der Flughafengesellschaften, an denen der Bund als Gesellschafter beteiligt ist, plausibilisiert und hierbei auch die geplanten Passagierzahlen, die Erlöse je Passagier (im Aviation- und im Non-Aviation-Bereich) und die übrigen, den Planungen zugrundeliegenden Annahmen überprüft?
12. Wie schätzt die Bundesregierung den durch die Corona-Pandemie ausgelösten zusätzlichen Kapitalbedarf der Flughafengesellschaften, an denen der Bund als Gesellschafter beteiligt ist, für die Jahre 2021 und 2022 ein?
13. Beantragt die Bundesregierung bei der EU gesonderte Beihilfegenehmigungen für den mit dem Bundeshaushalt 2021 beschlossenen Betrag von insgesamt 270 Mio. Euro für Flughäfen, an denen der Bund als Gesellschafter beteiligt ist, oder ist dieser Betrag Teil des bereits genehmigten und 1,36 Mrd. Euro umfassenden Pakets „Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze“?
14. Welche Klima-, Lärm- und Luftreinhaltungsaufgaben wurden mit den begünstigten Flughafengesellschaften im Gegenzug zur Gewährung der Corona-Hilfen verbindlich vereinbart, wo wurden diese Vereinbarungen verschriftlicht, und auf welche Weise wird deren Umsetzung überprüft?
15. Welchen Stand hat die Debatte in der EU bezüglich einer Verschiebung des für das Jahr 2024 terminierten Flughafenbeihilfestopps (Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften) erreicht, und hält die Bundesregierung an ihrer Zustimmung für eine solche Verschiebung fest?  
Wenn ja, warum?  
Wenn nein, warum nicht?
16. Welche Bereiche des Flughafenbetriebs gelten in Deutschland derzeit als hoheitliche Aufgabe und werden entsprechend regelmäßig von der öffentlichen Hand finanziert, und welche Beträge sind dafür in den Jahren 2009 bis 2020 aus dem Bundeshaushalt geflossen (bitte jahresscheiben- und aufgabengenau sowie haushaltstitelscharf darstellen)?
17. Inwiefern erwägt die Bundesregierung, Forderungen der Branche nachzukommen, künftig zusätzliche Bereiche des Flughafenbetriebs als hoheitliche Aufgabe zu definieren und entsprechend die Kostenübernahme durch die öffentliche Hand zu veranlassen, zu welchen Bereichen gibt es ggf. solche Überlegungen, und inwiefern gibt es dazu bereits Gespräche und Verhandlungen?

18. Welche Bereiche der Deutschen Flugsicherung (DFS) und des Flugwetterdienstes werden seit der Gründung als GmbH im Jahr 1992 regelmäßig aus dem Bundeshaushalt finanziert und sind nicht durch Gebühren gedeckt, und welche Beträge wurden dafür seither aus dem Bundeshaushalt aufgewendet (bitte nach Bereichen und jahresscheibengenau angeben sowie haushaltstitelscharf darstellen)?
19. In welcher Höhe hat die Deutsche Flugsicherung seit ihrer Gründung als GmbH im Jahr 1992 staatliche Zuwendungen und Zuschüsse erhalten (bitte jahresscheibengenau und haushaltstitelscharf anführen)?
20. Welches Konzept ist für die Umsetzung des Haushaltstitels „Unterstützung der Erbringung von Gebührenfinanzierten Flugsicherungsdienstleistungen an kleineren Flugplätzen“ (Kapitel 1205, Titel 671 02) in Höhe von 20 Mio. Euro vorgesehen, welche Flughäfen sollen einbezogen werden, wie ist dies mit dem europäischen Wettbewerbsrecht vereinbar, und ist geplant, die jährliche Summe entsprechend der ursprünglichen Konzeption (Beschluss Haushaltsausschuss, Ausschussdrucksache 19/5293) auf 50 Mio. Euro anzuheben?

Berlin, den 26. Januar 2021

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





