

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner,
Sven-Christian Kindler, Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/26372 –**

Umfangreiche Corona-Hilfen für den Luftverkehr ohne verbindliche Klimaauflagen

Vorbemerkung der Fragesteller

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). 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). 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 le-

diglich die kleinsten Flughäfen mit bis zu 200 000 Passagieren im Jahr (https://portalb.dbtg.de/germany/news/,DanaInfo=ec.europa.eu,SSL+eu-wettbewerbsaufsicht-vereinfacht-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.

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?

Das Unternehmen Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) hat sich gegenüber dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) verpflichtet, jährlich darüber zu berichten, wie es seine Aktivitäten in Übereinstimmung mit den EU-Vorgaben und nationalen Verpflichtungen im Zusammengang mit der grünen und digitalen Transformation ausgestaltet, einschließlich der EU-Vorgabe, die Klimaneutralität bis 2050 zu fördern.

Die Lufthansa hat dem WSF zugesagt, die emissionsreduzierende Erneuerung ihrer Flotte trotz der gegenwärtigen Lage fortzusetzen. Durch sein Flottenmodernisierungsprogramm plant das Unternehmen, dass der spezifische CO₂-Ausstoß je angebotenen Sitzkilometer der Flotte kontinuierlich verbessert wird. Vorbehaltlich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Marktentwicklung beabsichtigt das Unternehmen, im Zeitraum von 2021 bis 2023 in die An-

schaffung von bis zu 80 neuen Flugzeugen mit emissionsreduzierender Technologie und der besten am Markt erhältlichen Kraftstoff- und CO₂-Effizienz zu investieren. Ferner beabsichtigt das Unternehmen, seine strategischen Kooperationen für Flugkraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien auszuweiten. Der Fokus liegt dabei auf nationalen und europäischen Partnerschaften mit Kraftstoffproduzenten zur Beschleunigung der Markteinführung. Vor diesem Hintergrund arbeitet das Unternehmen gemeinsam mit Industrie, Verbänden und Bundesministerien an einem Plan zur Erreichung eines Power-to-Liquids-Verfahrens.

Die Lufthansa ist ihren bisherigen Verpflichtungen zur regelmäßigen Berichterstattung zu den vereinbarten Maßnahmen zur Emissionsreduktion und der Nutzung erneuerbarer Energien gegenüber dem WSF fristgerecht nachgekommen. Sie hält an den vereinbarten Maßnahmen fest und kommt nach den dem WSF vorliegenden Informationen den Auflagen nach. Auch die TUI AG hat sich verpflichtet, ihre Geschäftspolitik und deren wirtschaftliche Nachhaltigkeit zu überprüfen, seiner umweltpolitischen und ökologischen Verantwortung nachzukommen und seine Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Die TUI AG hat zugesagt, jährlich über ihre Aktivitäten in Übereinstimmung mit den EU-Vorgaben und nationalen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der grünen und digitalen Transformation, einschließlich der EU-Vorgabe der Klimaneutralität bis 2050 zu berichten. Dem Tochterunternehmen Tuifly wurden keine direkten WSF-Hilfen gewährt und dementsprechend keine spezifischen Auflagen verhängt.

Die TUI AG hat gegenüber dem WSF im Rahmen ihrer vertraglichen Berichterstattung letztmals im Dezember 2020 über ihre Tätigkeiten bzgl. der EU-Ziele berichtet. Im aktuellen Airline-Index 2018 der Klimaschutzorganisation atmosfair, in dem die Klimateffizienz der 200 größten Fluggesellschaften weltweit verglichen wird, hat TUI Airways den ersten und Tuifly den vierten Platz erreicht (abrufbar unter www.atmosfair.de/wp-content/uploads/aai2018-deutschfarbe_final_mn.pdf). Zudem weist die TUI AG darauf hin, in 2021 eine Nachhaltigkeitsstrategie 2030 mit engem Bezug zu den EU-Klimazielen vorstellen zu wollen.

Bei der Unterstützung von der Condor Flugdienst GmbH handelt es sich um eine Fremdkapitalfinanzierung. Zudem befand sich das Unternehmen zum Zeitpunkt der Gewährung des Darlehens in einem insolvenzrechtlichen Schutzschirmverfahren. Aus insolvenzrechtlichen Gründen war eine Einflussnahme des Staates auf den laufenden Geschäftsbetrieb nicht möglich.

2. Welche Kriterien wendet die Bundesregierung für Klimaschutz-, Lärmschutz- und Luftreinhalteauflagen, 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 Luftreinhalteauflagen, 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?

Die Fragen 2 bis 2b werden gemeinsam beantwortet.

WSF-Hilfen werden an Auflagen und Bedingungen geknüpft. Neben den rechtlich verbindlichen Vorgaben, insbesondere des Stabilisierungsfondsgesetzes und der WSF-Durchführungsverordnung, erfolgt die Festlegung nach Prüfung des jeweiligen Einzelfalls. Als Sanktionsmöglichkeiten für die Nichteinhaltung von Bedingungen und Auflagen kommen insbesondere Kündigungsrechte, Schadensersatzansprüche und Vertragsstrafen in Betracht. Die Ausgestaltung erfolgt mit Blick auf die branchenspezifischen Standards einzelfallbezogen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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)?

Die Fragen 3 und 3a werden gemeinsam beantwortet.

Der Koalitionsausschuss hat am 3. Juni 2020 im Rahmen des Maßnahmenpakets zur Bewältigung der Corona-Folgen u. a. den Beschluss gefasst, moderne Flugzeuge neuester Bauart, die weniger CO₂ und Lärm emittieren, zu fördern. Der Finanzierungsbedarf wurde dafür auf insgesamt 1 Mrd. Euro beziffert. Im Bundeshaushalt 2021 sind 175 Mio. Euro, im Finanzplan für das Jahr 2022 300 Mio. Euro, für das Jahr 2023 weitere 300 Mio. Euro und für das Jahr 2024 100 Mio. Euro veranschlagt. Das Förderprogramm soll nach Abschluss des Planungs- und Abstimmungsprozesses im Laufe des Jahres 2021 beginnen und bis Ende 2024 laufen.

- b) Wer kann das Programm unter welchen Bedingungen in Anspruch nehmen?
- 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?

Die Fragen 3b, 3d und 3e werden gemeinsam beantwortet.

Die konkrete Ausgestaltung der Förderrichtlinie wird derzeit mit der Europäischen Kommission abgestimmt. Die Bundesregierung plant eine herstelleroffene Beschaffung neuer Flugzeuge zu fördern.

- c) Wann plant die Bundesregierung, der EU-Kommission das Programm zur Notifizierung vorzulegen, und wann rechnet sie mit einer Entscheidung?

Das Notifizierungsverfahren wurde eingeleitet.

- 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?

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

Um der besonderen Ausnahmesituation der COVID-19-Pandemie Rechnung zu tragen, wird der Bund einmalig einige Flughäfen, an denen er nicht als Gesellschafter beteiligt ist, finanziell unterstützen.

Einmalig 200 Mio. Euro sollen Flughäfen für das Offenhalten zu Beginn der Pandemie zur Verfügung stehen, an denen ein verkehrspolitisches Interesse nach § 27d Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes besteht. Dies sind die Flughäfen Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Leipzig, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart.

Erstattet werden sollen „Vorhaltekosten“ für die Monate März 2020 bis Ende Juni 2020, wenn das jeweilige Land einen Zuschuss in gleicher Höhe zusagt und für das Jahr 2020 keine Dividenden ausgeschüttet und an die Geschäftsführungen bzw. Vorstände keine Boni gezahlt werden.

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)?
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)?

Die Fragen 6, 7 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Flughäfen München GmbH (FMG) und die Berlin Brandenburg GmbH (FBB) haben als Flughäfen mit Bundesbeteiligung entsprechende Anträge gestellt.

Die FMG hat bei ihren Gesellschaftern Coronahilfe in Form eines direkten Zuschusses in Höhe von 253 114 703 Euro (Anteil Bund: 65 809 823 Euro) beantragt. Der Anteil des Bundes am genannten Zuschuss wurde durch den Deutschen Bundestag unter der Bedingung genehmigt, dass die Mitgeschafter sich ebenfalls am Zuschuss in Höhe des jeweiligen Anteils an der FMG beteiligen.

Der FBB wurde gemäß dem Bundesanteil an der Gesellschaft beantragte Zuschüsse nach § 3 der Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze in Höhe von 25 683 414,73 Euro und Darlehen nach § 5 der Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze in Höhe von 52 316 585,27 Euro für das Jahr 2020 gewährt. Darüber hinaus wurden Mittel für das Jahr 2021 i. H. v. bis zu 143,52 Mio. Euro beantragt und im November 2020 bewilligt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

Insgesamt werden die Flughäfen FBB, Köln/Bonn (FKB) und FMG, an denen der Bund als Gesellschafter beteiligt ist, in den Jahren 2020 und 2021 mit Eigenkapital, Zuschüssen und Darlehen im Umfang von über 400 Mio. Euro unterstützt.

Bei Flughäfen ohne Bundesbeteiligung haben die beihilfegebenden Stellen gemäß § 10 Absatz 2 der derzeit noch geltenden „Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze“ dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bis spätestens zum 11. Juli 2021 Informationen über die gewährten Einzelbeihilfen auf Grundlage von § 3 der Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze zur Verfügung zu stellen; hinsichtlich der Einzelbeihilfen auf Grundlage von §§ 4 bis 7 der Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze müssen die beihilfegebenden Stellen gemäß § 10 Absatz 3 der Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze die Informationen bis zum 15. Juni 2021 vorlegen.

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

Die Überprüfung sowie Festlegung ihrer Methodik obliegt der beihilfegebenden Stelle. Die Überprüfung bei der FBB erfolgte im Rahmen der Gewährung der beantragten Beihilfen.

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?

Flughafenbetreibergesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist, haben im Rahmen ihres Gesellschaftsanteils folgenden zusätzlichen, durch die Corona-Pandemie ausgelösten Kapitalbedarf für die Jahre 2021 und 2022 beim Bund angemeldet:

Flughäfen	Antrag	für 2021	für 2022
FKB	21.08.2020	23.205.000,00 Euro	keinen
FBB	25.09.2020	bis zu 143.520.000,00 Euro	keinen

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?

Der Bund hat die Prüfungen und die Plausibilisierung des durch die Corona-Pandemie ausgelösten zusätzlichen Kapitalbedarfs bei der FMG und der FKB noch nicht abgeschlossen.

Im Hinblick auf die FBB führt der Bund Plausibilisierungen der von der FBB vorgelegten Szenarien zur weiteren Verkehrsentwicklung und der Businessplanung durch. Ferner werden die Anträge auf Gewährung von Beihilfen sowie die Anträge auf Auszahlung der Beihilfen hinsichtlich der getroffenen Annahmen und der abgeleiteten Liquiditätsplanung der FBB überprüft. Sollte sich im Zuge der Jahresabschlussprüfung herausstellen, dass der tatsächliche Schaden den prognostizierten unterschritten hat, sind zu viel gewährte Hilfen zurückzuzahlen.

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?

Ein durch die Corona-Pandemie ausgelöster Kapitalbedarf für die Jahre 2021 und 2022 der Flughafenbetreibergesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist, und der über die in den Antworten zu den Fragen 6 bis 10 hinausgeht, hängt von der weiteren Entwicklung des Luftverkehrs im Verlauf der Pandemie ab.

Unabhängig von der weiteren Entwicklung bekennt sich der Bund zu seiner Verantwortung für die Flughäfen Berlin-Brandenburg, Köln/Bonn und München.

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“?

Für die Flughäfen, an denen der Bund beteiligt ist, wurden keine gesonderten Beihilfegenehmigungen bei der EU beantragt.

14. Welche Klima-, Lärm- und Luftreinhaltungsauflagen 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?

Mit den Flughafengesellschaften, an denen der Bund als Gesellschafter beteiligt ist, wurden keine solchen Auflagen vereinbart.

Zu Flugplätzen ohne Bundesbeteiligung liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Die Evaluierung der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften ist seitens der Europäischen Kommission noch nicht abgeschlossen. Der Bund hat im Rahmen einer Konsultation zu den EU-Beihilfeleitlinien bereits im Jahre 2019 im Hinblick auf das Auslaufen der Betriebsbeihilfen für Flugplätze nach den Leitlinien für staatliche Beihilfen im Luftverkehr im Jahr 2024 einen Verlängerungswunsch vorgetragen. Begründet wurde dies damit, dass durch die starre Festlegung der Übergangsfrist den luftverkehrlichen Besonderheiten (z. B. Insolvenzen von Fluggesellschaften und höhere Aufwendungen in Folge sich verschärfender Sicherheitsauflagen) nicht Rechnung getragen wird. Hinzu kommt nunmehr die schwierige wirtschaftliche Lage der Flughäfen bedingt durch die Corona-Pandemie.

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)?

Gemäß § 2 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) werden die Luftsicherheitskontrollen gemäß § 5 LuftSiG durch die zuständigen Luftsicherheitsbehörden hoheitlich durchgeführt.

Die Aufwendungen für die Aufgabenerledigung werden gemäß § 17a LuftSiG i. V. m. der Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV) durch Gebühren finanziert. Gebührenschuldner sind gemäß § 3 Nummer 2 LuftSiGebV in der Regel die Luftfahrtunternehmen.

Die Ausgabenzusammenstellung (Einzelplan Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat) ergibt sich wie folgt:

	private Sicherheitsdienst- leister	Erwerb Technik	Unterhalt Technik
Kapitel	0625*	0625*	0625*
Titel	671 01/671 21	812 03/812 23	511 02/511 22
	In T Euro	In T Euro	In T Euro
2009	246.458,70	17.862,50	11.494,50
2010	256.873,60	8.653,10	17.177,00
2011	256.566,60	44.849,20	17.828,80
2012	278.765,80	22.372,60	18.275,80
2013	288.065,80	26.337,00	18.484,60
2014	324.192,10	14.370,30	21.203,50
2015	372.790,70	31.872,90	23.792,90
2016	418.502,60	31.998,90	29.925,00
2017	460.714,80	37.683,80	32.989,50
2018	479.113,20	34.976,40	31.220,70
2019	512.821,20	65.334,20	31.535,10
2020	421.576,00	57.950,90	33.449,50

* seit 2016 in TGr. 02

In den Angaben sind keine Mittel für Aufgaben enthalten, die die öffentliche Hand selbst wahrnimmt.

Dem Betrieb an Flughäfen sind weiter die Flugsicherungsdienste zuzurechnen, die von Fluglotsen im Kontrollturm wahrgenommen werden. Die für diese Tätigkeit anfallenden Gebühren sind Bestandteil der An- und Abfluggebühren. Zu Gebührenbefreiungen wird im Weiteren auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

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?

Erwägungen der Bundesregierung in dieser Hinsicht bestehen nicht.

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)?

Die hoheitlichen Aufgaben der DFS werden aus Gebühren finanziert. Die Gebühren unterliegen der Regulierung nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union. Im Bereich der Streckennavigation (zum Beispiel für Staatsflüge) und beim An- und Abflug (zum Beispiel für militärische Luftfahrzeuge) gibt es auf Grund internationaler Vereinbarungen die Möglichkeit der Gebüh-

renbefreiung der Luftraumnutzer, die durch § 31b Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes konkretisiert wird. Diese Gebührenaufschläge werden der DFS vom BMVI und vom Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) erstattet.

In den Jahren 1996 bis 2020 wurden vom BMVI aus dem Titel 12 05 671 01 . 750 (bis 2015 aus dem Titel 12 17 671 01 . 750) folgende Beträge erstattet. Für die Zeit vor 1996 sind die Haushaltszahlen elektronisch nicht verfügbar und konnten daher in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht recherchiert werden:

Jahr	Erstattung von Einnahmeausfällen der DFS auf Grund von Gebührenbefreiungen aus dem Haushalt des BMVI Haushaltstitel 12 05 671 01 – 750 (bis 2015: 12 17 671 01 – 750) Ist 1000 Euro bzw. 1996 Ist 1000 DM
2020	22.397
2019	23.585
2018	25.770
2017	21.400
2016	9.400
2015	9.400
2014	9.390
2013	9.358
2012	9.316
2011	9.338
2010	9.088
2009	9.299
2008	7.952
2007	6.848
2006	1.693
2005	2.081
2004	2.352
2003	2.313
2002	1.767
2001	2.412
2000	11.268
1999	14.492
1998	15.406
1997	17.359
1996	37.961

In den Jahren 2012 bis 2020 wurden vom BMVg aus dem Titel 1407 534 03 Kosten der Flugsicherung 1407 532 02 bis 2015 folgende Beträge für die Flugsicherungsleistungen der DFS, einschließlich der An- und Abfluganteile erstattet.

Jahr	Summe in Euro
2012	67.757.462,81
2013	72.466.384,80
2014	73.742.840,38
2015	74.747.879,91
2016	84.742.046,74
2017	67.268.548,43
2018	58.023.430,26

Jahr	Summe in Euro
2019	57.382.938,79
2020	50.055.804,81

Aus früheren Jahren liegen keine vollständigen Daten für die Zahlungen an die DFS aus dem Titelspektrum vor.

Speziell für den An- und Abflug wurden vom BMVg aus dem Titel 1407 534 03 Kosten der Flugsicherung 1407 532 02 bis 2015 folgende Beträge für Flugsicherungsleistungen im Rahmen von An- und Abflügen erstattet.

Jahr	Summe in Euro
2012	1.300.370,23
2013	1.371.078,16
2014	1.402.937,70
2015	1.439.123,33
2016	1.166.216,57
2017	991.579,33
2018	823.077,58
2019	756.922,90
2020	817.205,96

Aus früheren Jahren liegen keine vollständigen Daten für die Zahlungen an die DFS aus dem Titelspektrum vor.

Das so genannte Drittgeschäft der DFS ist preisfinanziert und wird nicht aus dem Bundeshaushalt finanziert.

Flugwetterdienstliche Aufgaben werden in verschiedensten Organisationseinheiten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) erbracht. Die Ausgaben des DWD werden im Rahmen des Gesamtdeckungsprinzips durch den Bundeshaushalt im Kapitel 12 20 finanziert. Eine titelscharfe gesonderte Ausweisung der Ausgaben für den Flugwetterdienst ist daher nicht möglich.

Einnahmen aus dem Flugwetterdienst in Höhe von derzeit ca. 15,5 Mio. Euro jährlich fließen direkt dem Bundeshaushalt zu.

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)?

Im Rahmen des Titels 831 02 – 750 im Einzelplan 12 zum Kapitel 1205 wurde zur Vermeidung des Eigenkapitalverzehr das Stammkapital der DFS seit ihrer Gründung im Jahr 1992 wie folgt erhöht.

2015	2016	2017	2018	2019	2021
50 Mio. Euro	112,5 Mio. Euro	214,4 Mio. Euro	112,5 Mio. Euro	112,5 Mio. Euro	300 Mio. Euro

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?

Kleinere Flughäfen wird der Bund in Zusammenhang mit Flugsicherungsdienstleistungen unterstützen. Hierzu soll ein mit Bundesmitteln geförderter zweiter Gebührenbereich für solche Flugplätze geschaffen werden, die nicht zu denen nach § 27d Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes gehören, bei denen aber eine Flugsicherung als notwendig anerkannt wird. Im Haushalt 2021 sind für diese Unterstützungsmaßnahme 20 Mio. Euro vorgesehen.