

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Dr. Christopher Gohl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/31451 –**

Bilanz des Luftverkehrs in der 19. Wahlperiode

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD hat die Große Koalition ihre Ziele für die 19. Wahlperiode festgelegt. Für den Luftverkehr hat sie ihre Intentionen auf einer Seite zusammengefasst. Demnach sollten faire Rahmenbedingungen im Einklang mit europäischen und internationalen Regelungen für die Luftverkehrswirtschaft getroffen werden. Weiterhin waren die Umsetzung des Luftverkehrskonzepts sowie die Entlastung der Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen geplant. Ein weiterer Punkt bezieht sich auf die Sicherheitskontrollen. Der Staat sollte hier mehr strukturelle Verantwortung übernehmen und Anteile der in den letzten Jahren gestiegenen Kosten für die Sicherheit der Menschen beim Fliegen übernehmen.

Mit den nachfolgenden Fragen soll in Erfahrung gebracht werden, welche Maßnahmen die Bundesregierung während der 19. Wahlperiode umsetzen konnte und wo sie noch Handlungsbedarf sieht.

1. Was hat die Bundesregierung für faire Rahmenbedingungen im Einklang mit europäischen und internationalen Regelungen für die Luftverkehrswirtschaft in der 19. Wahlperiode unternommen?

Die Bundesregierung arbeitet auf nationaler, europäischer sowie internationaler Ebene seit Jahren intensiv an der Schaffung chancengleicher Rahmenbedingungen für die Luftverkehrswirtschaft und hat sich vielfach dafür eingesetzt, dass Wettbewerbsverzerrungen möglichst vermieden bzw. zumindest gering gehalten werden. Auf europäischer Ebene hat sich Deutschland für eine Revision der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr eingesetzt und dadurch im Ergebnis mit der neuen Verordnung 2019/712 ein Instrument gegen unlauteren Wettbewerb durch Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten geschaffen. Auf Ebene der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat die Bundesregierung dafür gesorgt, dass weitere Liberalisierungen nur unter einheitlichen wettbewerblichen Rahmenbedingungen vorgenommen werden. Bei der Verhandlung zahlreicher bilateraler und multilateraler Ab-

kommen hat sich die Bundesregierung für die Einhaltung wettbewerblicher Grundsätze eingesetzt.

2. Wie hat die Bundesregierung Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen von einseitigen nationalen Kosten entlastet, wie es im Koalitionsvertrag festgelegt wurde?

Zur Entlastung von Luftverkehrsunternehmen bei den Flugsicherungsgebühren hat die Bundesregierung eine Reihe von Kostenbestandteilen aus der Gebührengrundlage genommen. Diese sind der deutsche Beitrag zum allgemeinen Haushalt der Internationalen Organisation EUROCONTROL, die Gemeinkosten des Deutschen Flugwetterdienstes, die Versorgungsleistungen für ehemalige Bedienstete der früheren Bundesanstalt für Flugsicherung, die Erstattung der Kosten für Flüge nach Sichtflugregeln (Umstellung von Grenzkostenerstattung auf Vollkostenerstattung), der Verwaltungskostenbeitrag der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH zum Funktionalen Luftraumblock Europe Central und die Erstattung der Kosten für die DFS-Infrastrukturstellung an EUROCONTROL (Flugverkehrskontrollzentrale Maastricht). Diese Kostenbestandteile werden nun aus dem Bundeshaushalt finanziert.

3. Wann hat die Bundesregierung Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen von einseitigen nationalen Kosten entlastet, wie es im Koalitionsvertrag festgelegt wurde?

Seit dem Jahr 2017 finden die beschriebenen Maßnahmen zur Entlastung der Luftverkehrsunternehmen von Flugsicherungsgebühren Anwendung.

4. Inwieweit hat der Staat mehr strukturelle Verantwortung und Anteile der in den letzten Jahren gestiegenen Kosten für die Sicherheit der Menschen beim Fliegen übernommen?

Die Ausgestaltung und die Kosten der Luftsicherheit sind auch Gegenstand regelmäßiger Gespräche mit der Luftverkehrswirtschaft. Die Erfüllung der gesetzlichen Aufgabenwahrnehmung unter Beachtung des geltenden Haushaltsrechts ist der Rahmen.

5. Was hat die Begutachtung der bestehenden Organisation und Aufgabenwahrnehmung und -verteilung für die Luftsicherheit ergeben, und welche konzeptionellen Vorschläge wurden erarbeitet, um diese in Deutschland einheitlicher und effizienter zu gestalten?

Die Begutachtung der bestehenden Organisation und Aufgabenwahrnehmung und -verteilung in der Luftsicherheit wurde durch das Deutsche Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung (FÖV) in Speyer durchgeführt. Es wurden mehrere mögliche Reformmodelle erarbeitet und einer Bewertung unterzogen. Die Untersuchung ergab, dass die Kernaufgabe – Gewährleistung der Luftsicherheit – auf hohem und verlässlichem Niveau erfüllt ist.

Darüber hinaus führt das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) seit Jahren mit allen Sicherheitspartnern erforderliche Verbesserungen im Bereich der Luftsicherheitskontrollen ein. Dieser Prozess wird kontinuierlich fortgesetzt und umfasst auch die Prüfung und etwaige Erprobung und Umsetzung einzelner Empfehlungen aus dem Gutachten.

Beispielsweise überträgt das BMI der Fraport AG ab dem 1. Januar 2023 umfangreiche Aufgaben am Flughafen Frankfurt/Main. Diese umfassen die Verantwortung für die Organisation, Finanzierung, Steuerung und Durchführung der Luftsicherheitskontrollen, sowie für die Beschaffung der Sicherheitsausrüstung sowie die Kalkulation und Erhebung von Luftsicherheitsgebühren. Damit wird die Bundespolizei von administrativen Angelegenheiten entlastet und kann sich noch besser auf vollzugspolizeiliche Sicherheitsaufgaben und Aufsicht fokussieren.

6. Wie hat die Bundesregierung den Umwelt- und Nachhaltigkeitsbezug des Luftfahrtforschungsprogramms (LuFo) ausgebaut?

Die Reduzierung der Umweltwirkungen, die Verbesserung der Effizienz, die Schonung von Ressourcen, die Erhöhung der Sicherheit und gleichzeitig wettbewerbsfähigere Produktionsmethoden durch innovative Technologieentwicklungen zählen zu den Generalzielen des Luftfahrtforschungsprogramms (LuFo). Effizientere Technologien in allen Flugzeugsystemen wirken sich positiv auf den Energieverbrauch sowie die Reduzierung der Emissionen und der Umweltwirkungen aus. Voraussetzung für alle geförderten Projekte ist die Nachhaltigkeit der Maßnahmen (Ziele für nachhaltige Entwicklung / Sustainable Development Goals _ SDG).

LuFo unterstützt die ambitionierten Emissionsminderungsziele der Europäischen Kommission, die im Flightpath 2050 gesetzt wurden. Dabei sollen bis 2050 die CO₂-Emissionen um 75 Prozent und die NO_x-Emissionen um 90 Prozent pro Passagierkilometer (Pkm) sinken (Vergleichsjahr 2000).

In der 19. Legislaturperiode wurde das LuFo in seiner 6. Programmperiode (LuFo VI) noch stärker auf die großen Herausforderungen bezüglich des Klima- und Umweltschutzes sowie der Digitalisierung ausgerichtet. Im Leipziger Statement vom April 2019 wurde die Zielsetzung „emissionsfreies Fliegen“ zwischen Politik und Industrie vereinbart und das Luftfahrtforschungsprogramm durch einen Energie- und Klimafonds-Titel mit der neuen Förderlinie „hybrid elektrisches / emissionsfreies Fliegen“ ergänzt.

Bereits in LuFo VI.1 erfolgte eine stärkere Ausrichtung auf Klima- und Umweltschutz. Im LuFo VI.2 Call von Anfang 2021 wurden die Schwerpunkte hybrid-elektrisches Fliegen und disruptive Technologien weiter ausgebaut. Der Titel des Energie- und Klimafonds wurde mit dem Ziel der beschleunigten Entwicklung emissionsfreier Technologien und der Demonstration des emissionsfreien Fliegens noch innerhalb dieses Jahrzehnts um 200 Mio. Euro aufgestockt. Technologisch anspruchsvoll ist neben der Entwicklung von batterieelektrischen Systemen oder Wasserstoff-Brennstoffzellen basierten Systemen die Senkung der Kosten auch mit Blick auf die Nachhaltigkeitsanforderungen.

Daher erfolgt mit Hochdruck auch die Entwicklung hoch effizienter konventioneller Technologien. Bis 2040 soll ein Potenzial von ca. 40 bis 45 Prozent Effizienzverbesserung des Gesamtsystems Flugzeug erschlossen werden. Das trägt unmittelbar zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von unkonventionellen emissionsfreien Antrieben bei, die gegenüber Kerosin Nachteile in Bezug auf verfügbare Energiedichte und Kosten haben.

Mit der Renewable Energy Directive (RED II) sowie im Luftverkehr mit dem Klimaschutzinstrument CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for international Aviation) wurden wichtige industriepolitische Entscheidungen auch für eine nachhaltige Mobilität im Luftverkehr getroffen.

7. An welchen Flughäfen ist nach Kenntnis der Bundesregierung Landstrom verfügbar?
8. Wie viele Landstromanlagen gibt es an den jeweiligen Flughäfen nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Versorgung von Flugzeugen während der Bodenabfertigung mit Landstrom anstelle bordeigener Stromquellen ist an vielen Flugplätzen realisiert. Dazu stellen die Flugplätze bislang mobile oder stationäre Anlagen für die Bodenstromversorgung zur Verfügung.

Die Bundesregierung hat keine eigenen Kenntnisse, an welchen Flughäfen Landstrom verfügbar ist und wie viele Landstromanlagen an einzelnen Flughäfen vorhanden sind.