

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/1564 –**

Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts

Vorbemerkung der Fragesteller

Ein nationales Luftverkehrskonzept ist im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigt: „Wir streben ergänzend zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 eine stärkere Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafenetzes an. Dazu erarbeiten wir im Dialog mit den Ländern und der interessierten Öffentlichkeit ein Luftverkehrskonzept.“

Im September des vergangenen Jahres verabschiedete die Posch-Kommission ihre „Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept für Deutschland“. Die Kommission war eine Arbeitsgruppe unter Leitung des ehemaligen hessischen Verkehrsministers Dieter Posch. Kommissionsmitglieder waren hochrangige Vertreter des Bundes (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie – BMWi, Umweltbundesamt – UBA), der Länder (Hessen, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Brandenburg) und der Wirtschaft (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. – BDI und Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. – BDL). In sechs Sitzungen zwischen März und September 2013 haben die Kommissionsmitglieder über Eckpunkte und Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept insbesondere im Spannungsfeld von Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft und den Anforderungen des Umweltschutzes diskutiert.

Die Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan sind bereits in vollem Gange. Die Endfassung der neuen Grundkonzeption liegt bereits vor, eine Auswertung aller Stellungnahmen zur Entwurfsfassung ist ebenfalls erfolgt. Bis zum Frühjahr soll auch die aktualisierte Verkehrsprognose für das Zieljahr 2030 zur Verfügung stehen.

Die Grundkonzeption macht jedoch wenig konkrete Aussagen zur intermodalen Verknüpfung der Verkehrsträger und nimmt nur unzureichend Bezug zur Anbindung der Flugverkehrsinfrastruktur.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Posch-Kommission?
2. Sind die Ergebnisse der Posch-Kommission Arbeitsgrundlage für die Ausarbeitung eines nationalen Luftverkehrskonzepts?
3. Teilt die Bundesregierung die Aussage der Posch-Kommission, dass eine deutliche Reduzierung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs dazu beiträgt, die Akzeptanz der Menschen zu erhöhen?
4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass für die langfristig geplante Verkehrsinfrastruktur eine Bedarfseinschätzung durch Bund und Länder benötigt wird?
Wenn ja, wie genau soll diese Bedarfsermittlung erfolgen?
Wenn nein, warum nicht?
5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Marktentwicklungsanalyse und entsprechende Schlussfolgerungen für die nationale Luftverkehrspolitik fehlen?
Wenn ja, wie genau soll diese Marktentwicklungsanalyse erstellt werden?
Wenn nein, warum nicht?
6. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass bisher eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Analyse der volkswirtschaftlichen Funktion des Luftverkehrs für Deutschland und Europa weitgehend fehlt?
Wenn ja, warum sind bisher keine Arbeiten zur Erstellung einer solchen Analyse eingeleitet worden?
Wenn nein, warum nicht?
7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Analyse und verbindliche Strategie zur Entwicklung des Luftverkehrsstandorts Deutschland und der Luftverkehrsinfrastruktur in Deutschland fehlt?
Wenn ja, wie genau soll diese erstellt werden?
Wenn nein, warum nicht?
8. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrs maßgeblich davon abhängt, ob es gelingt, die klimawirksamen Emissionen weiter zu senken?
9. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, dass für die Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts die Erarbeitung einer Strategie (Instrumente und Maßnahmenplan) zur Reduzierung der Emissionen notwendig ist?
Wenn ja, welche Instrumente und Maßnahmen sollen vorgeschlagen bzw. untersucht werden?
Wenn nein, warum nicht?
10. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, dass für die Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts die Stärkung der nationalen und europäischen Luftfahrtforschung (alternative Kraftstoffe/Technologien, verfahrenstechnische Forschung etc.) mit dem Ziel, zu einem emissionsarmen Luftverkehrssystem zu gelangen, notwendig ist?
Wenn ja, was wird die Bundesregierung diesbezüglich unternehmen?
Wenn nein, warum nicht?

11. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, einen „Nationalen Entwicklungsplan nachhaltige alternative Flugkraftstoffe“ zu erarbeiten?
Wenn nein, warum nicht?
12. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, dass für die Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts die verstärkte Optimierung bestehender Technologien und Betriebsabläufe (SES, Airtraffic-Management-Konzepte) notwendig ist?
Wenn ja, was wird die Bundesregierung diesbezüglich unternehmen?
Wenn nein, warum nicht?
13. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, am Emissionshandel im Rahmen eines nationalen Luftverkehrskonzepts festzuhalten, begleitet durch die forcierte Einführung eines wirksamen verbindlichen marktwirtschaftlichen Klimaschutzinstruments auf internationaler Ebene?
Wenn nein, warum nicht?
14. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, dass im Rahmen eines nationalen Luftverkehrskonzepts eine umfassende Lärminderungsstrategie für den Luftverkehr zu entwickeln ist mit dem Ziel, die Lärmbelastung deutlich zu reduzieren und den Lärmschutz so effektiv wie möglich zu gestalten?
15. Wird eine solche umfassende Lärminderungsstrategie für den Luftverkehr Gegenstand des nationalen Luftverkehrskonzepts sein?
Wenn ja, welches sind die nächsten Schritte bei der Erarbeitung dieser Strategie?
Wenn nein, warum nicht?
16. Teilt die Bundesregierung Empfehlung der Posch-Kommission, dass bei der Entwicklung einer nationalen Luftverkehrsstrategie Ansätze der Internalisierung externer Kosten zu prüfen sind, und dass der Grundsatz der Nutzerfinanzierung auch künftig bei der Weiterentwicklung von Luftverkehrsinfrastruktur handlungsleitend sein sollte?
17. Wie genau soll die im Koalitionsvertrag angekündigte Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit an der Erarbeitung eines nationalen Luftverkehrskonzepts aussehen?
18. Beabsichtigt die Bundesregierung – ähnlich wie beim Bundesverkehrswegeplan – ein Konsultationsverfahren für die interessierte Öffentlichkeit zur Grundkonzeption des Luftverkehrskonzepts durchzuführen?
19. Plant die Bundesregierung eine Anhörung der interessierten Öffentlichkeit bzw. anlassbezogene Konsultationsgespräche vor Fertigstellung des nationalen Luftverkehrskonzepts?
Wenn ja, wann sollen diese Konsultationen voraussichtlich stattfinden?
Wenn nicht, warum nicht?
20. Wie lautet der Zeitplan zur Erarbeitung des nationalen Luftverkehrskonzepts?
Wann soll der erste Entwurf vorliegen?
Bis wann soll die Erarbeitung abgeschlossen sein, und welche Zwischenschritte sind eingeplant?

21. Wie gewährleistet die Bundesregierung die Verzahnung der Erstellung des nationalen Luftverkehrskonzepts und des Bundesverkehrswegeplans?
22. Warum ist ein nationales Luftverkehrskonzept nicht integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans?
23. Wird die intermodale Anbindung der deutschen internationalen Flughäfen im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans vertiefend untersucht?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, warum nicht?
24. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 dazu beitragen, die intermodale Anbindung der deutschen internationalen Flughäfen zu verbessern?
25. Warum wurde auf die Frage der intermodalen Anbindung von deutschen internationalen Flughäfen in der Grundkonzeption nicht detaillierter eingegangen (vgl. Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – Langfassung vom 2. April 2014 unter www.bmvi.de)?
26. Warum wurde im Rahmen der Erarbeitung der Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan zur Frage der Anbindung der deutschen internationalen Flughäfen keine Bedarfsanalyse und Bewertung vorgenommen?
27. Warum gibt es im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans keine bundesweite Verkehrsprognose für den Luftverkehr?
28. Wie soll die im Koalitionsvertrag verankerte stärkere Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafennetzes ohne Vorliegen einer bundesweiten Luftverkehrsprognose wahrgenommen werden?
29. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es möglich ist, eine langfristige Strategie für den Luftverkehrssektor zu erarbeiten, ohne Vorliegen einer bundesweiten Verkehrsprognose für den Luftverkehr?
30. Wie plant die Bundesregierung die Ergebnisse aus der „Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 unter Berücksichtigung des Luftverkehrs“ (Los 3 Bundesverkehrswegeplan) für die Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts zu verwenden?
31. Beinhaltet das Los 3 die Erstellung einer bundesweiten Luftverkehrsprognose?
Wenn ja, wann wird diese voraussichtlich vorliegen?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD sieht zur Stärkung und Sicherung des Luftverkehrsstandortes Deutschland sowie im Hinblick auf einen effektiven Lärm- und Umweltschutz die Ausarbeitung eines Luftverkehrskonzepts in dieser Legislaturperiode vor. Dieses Konzept wird im Dialog mit den Ländern und der interessierten Öffentlichkeit entwickelt.

Vorschläge für ein solches Konzept werden derzeit im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur diskutiert.

Die „Posch-Kommission“ hat mit ihren „Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept für Deutschland“ einen Beitrag zur Erarbeitung eines Luftverkehrskonzepts geleistet. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) hat mit seinem Sondergutachten „Fluglärm reduzieren – Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ vom März 2014 ebenfalls Empfehlungen vorgelegt. Diese Vorschläge und Empfehlungen werden im Rahmen der Ausarbeitung und Abstimmung des Luftverkehrskonzepts, genauso wie die weiteren von den unterschiedlichsten Organisationen (Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Umweltverbände, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen, Umweltbundesamt) übermittelten Vorschläge für ein Luftverkehrskonzept, geprüft werden.

Der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehene Dialog mit Ländern und interessierter Öffentlichkeit wird zeitnah aufgenommen. Es sollen Klarheit über die Erwartungen an ein Luftverkehrskonzept hergestellt und sowie Möglichkeiten zur Stärkung der deutschen Luftverkehrswirtschaft erörtert werden.

Zeithorizonte für die Erstellung des Luftverkehrskonzepts lassen sich derzeit noch nicht definieren.

32. Wie bewertet die Bundesregierung das Erreichen der einzelnen Ziele aus dem Flughafenkonzept 2009?

Die Ziele des Flughafenkonzeptes 2009 konnten teilweise erreicht werden. Aufgrund der mangelnden Bindungswirkung des Konzeptes gilt dies jedoch nicht für alle gesetzten Ziele.

33. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen aus dem Flughafenkonzept 2009?

Die im Flughafenkonzept 2009 genannten Maßnahmen stellen die Leitlinien der Flughafenpolitik des Bundes dar. Diese Leitlinien sind auch weiterhin gültig. Einige Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, während andere Maßnahmen Bestandteil von in der Abstimmung befindlichen Rechtssetzungsvorhaben auf nationaler und europäischer Ebene oder von laufenden Forschungsvorhaben sind.

34. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des Flughafenkonzepts 2009 hinsichtlich der beabsichtigten Optimierung des föderalen Flughafensystems?

Es wird auf die Antwort zu Frage 35 verwiesen.

35. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des Flughafenkonzepts 2009 hinsichtlich der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des nationalen Flughafensystems?

Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des Flughafenkonzepts 2009 hinsichtlich der Optimierung von Interaktionen zwischen Bund und Ländern?

Der Nachhaltigkeitsgrundsatz ist Leitlinie der Flughafeninfrastrukturplanung und -entwicklung und wird bereits umgesetzt. Er ist weiterhin eine zentrale

Orientierungsgrundlage für die Entwicklung und den Betrieb der deutschen Flughäfen.

Die Interaktion zwischen Bund und Ländern bedarf der weiteren Optimierung und wird auch Gegenstand des in Arbeit befindlichen Luftverkehrskonzeptes sein.

36. Teilt die Bundesregierung die Leitlinie aus dem Flughafenkonzept 2009, dass Investitionsmaßnahmen an Verkehrsflughäfen grundsätzlich nicht zu dauerhaften Betriebssubventionen führen dürfen?
37. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um auf eine bessere Umsetzung dieser Leitlinie hinzuwirken?

Die Fragen 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung vertritt weiterhin den Grundsatz aus dem Flughafenkonzept 2009, dass Ausbaumaßnahmen an Verkehrsflughäfen nicht zu dauerhaften Betriebssubventionen führen dürfen. Dies wird im Übrigen auch so von der europäischen Wettbewerbspolitik gefordert.

38. Hält die Bundesregierung die neuen Leitlinien der Europäischen Union (EU) für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften bei Flughäfen mit bis zu 700 000 Passagieren in diesem Zusammenhang für ausreichend?

Die Europäische Kommission beabsichtigt, die Lage von Flughäfen mit bis zu 700 000 Passagieren pro Jahr vier Jahre nach Beginn des Übergangszeitraumes (4. April 2014) neu zu bewerten.

Die Bundesregierung begrüßt diese erneute Überprüfung und hält sie für ausreichend.

39. Plant die Bundesregierung eine Analyse und Veröffentlichung der Flughäfen, die Betriebsbeihilfen in Anspruch nehmen, die – um mit den EU-Leitlinien kompatibel zu sein – den Weg hin zur vollen Deckung der Betriebskosten bis zum Ende des Übergangszeitraums aufzeichnen müssen?
40. Wann wird die Bundesregierung – wie von den EU-Leitlinien in den §§ 161 bis 163 gefordert – eine umfangreiche Beihilfe-Website erstellt haben, die der interessierten Öffentlichkeit den kompletten Text aller aktuellen Beihilfedokumente zur Verfügung stellt, die beihilfegewährende Behörden und die individuellen Beihilfenehmer identifiziert?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird den in den EU-Leitlinien vorgesehenen Transparenzvorschriften nachkommen und die in den Nummern 161 bis 163 geforderten Angaben für Betriebsbeihilfen von Flughäfen veröffentlichen, die als Einzelbeihilfen oder im Rahmen von Beihilferegelungen gewährt werden.

Die Umsetzung muss bis zum 1. Juli 2016 erfolgen. Derzeit werden die dafür erforderlichen rechtlichen und technischen Voraussetzungen geprüft.

41. Plant die Bundesregierung im Rahmen eines nationalen Luftverkehrskonzepts – so wie es auch für EU-Beihilfeanträge erforderlich ist – Flughäfen zu untersuchen, die im selben Einzugsgebiet liegen, um zu bewerten, ob alle diese Flughäfen am Ende des Übergangszeitraums die volle Deckung der Betriebskosten erreichen?

Nein.

42. Wie prüft die Bundesregierung mögliche Praktiken europäischer Fluggesellschaften, die Anwendung europäischer Arbeits- und Sozialstandards zu umgehen, etwa durch Anwendung ausländischen Rechts aus Drittstaaten?

Was prüft die Bundesregierung, damit etwaige Umgehungen ausgeschlossen werden können?

Welche inhaltlichen Vorschläge aus dem Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) „Fluglärm reduzieren – Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ sollen in das nationale Luftverkehrskonzept mit einfließen?

Die Bundesregierung prüft grundsätzlich alle europäischen und nichteuropäischen Luftverkehrsunternehmen, die ihren Flugbetrieb von und nach Deutschland durchführen, auf die Einhaltung der vorgeschriebenen Sicherheitsstandards mit dem Ziel der Gewährleistung der Luftverkehrssicherheit.

Hierbei sind insbesondere die Flug-, Dienst- und Ruhezeiten des fliegenden Personals maßgeblich, wobei weltweit gültige Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu berücksichtigen und die einschlägigen Regelungen in den europäischen Verordnungen zu beachten sind.

Wahrgenommen wird diese Prüfung nach § 29 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) durch die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder oder des Bundes bzw. durch die Flugsicherungsorganisationen. In § 29 LuftVG werden die Befugnisse der zuständigen Luftfahrtbehörden im Rahmen der Wahrnehmung der Luftaufsicht geregelt. Im Wesentlichen werden hierzu auf Grundlage der sogenannten SAFA-Richtlinien (SAFA: Safety Assessment of Foreign Aircraft) die ausländischen Luftfahrzeuge stichprobenartigen Kontrollen unterzogen, sogenannte Vorfeldkontrollen. Dabei werden zum einen die Lizenzierung und entsprechenden Berechtigungen der Besatzung überprüft und zum anderen die technische Betriebssicherheit des Luftfahrzeuges. Ebenso sind die verpflichtend mitzuführenden Dokumente Gegenstand der Überprüfung. Im Falle schwerwiegender Mängel oder Verstöße bzw. bei Verweigerung der Kontrolle, kann ein Startverbot verhängt werden.

43. Welche inhaltlichen Vorschläge aus dem Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes „Gutachten zur Prüfung von formell- und materiellrechtlichen Vorgehensmöglichkeiten bei der Festlegung von Flugrouten“ sollen in die Ausarbeitung eines nationalen Luftverkehrskonzepts einfließen?

Die Bundesregierung prüft derzeit sorgfältig die umfangreichen Vorschläge der genannten Gutachten. Die Ergebnisse der Prüfung werden auch bei Ausarbeitung eines Luftverkehrskonzeptes Berücksichtigung finden; auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 31 wird ergänzend verwiesen.

