

Kleine Anfrage

des Abg. Boris Palmer GRÜNE

und

Antwort

des Innenministeriums

Passagierfluglizenz für den Flughafen Lahr

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welches sind die wesentlichen Inhalte des Rechtsgutachtens, das im Auftrag der Landesregierung die Frage geprüft hat, ob eine auf den Reiseverkehr zum Europapark Rust beschränkte Passagierfluglizenz rechtlich haltbar ist?
2. Sind der Landesregierung die Ergebnisse einer Studie der Deutschen Bank zur Wirtschaftlichkeit von Regionalflughäfen bekannt, und wie bewertet sie deren Ergebnisse?
3. Hält die Landesregierung an der Auffassung fest, dass ein wirtschaftlicher Betrieb der Flughäfen Söllingen, Strasbourg und Lahr in einem Radius von kaum 40 km nicht möglich ist?
4. Hält die Landesregierung die landesplanerische Zielsetzung aufrecht, Söllingen als einzigen Regionalflughafen am mittleren Oberrhein zu etablieren?
5. Wie hoch sind die vom Land Baden-Württemberg zu tragenden Erstinvestitionen und laufenden Kosten je Jahr
 - a) im Falle der Erteilung einer allgemeinen Passagierfluglizenz und
 - b) im Falle der Erteilung einer beschränkten Sonderlizenz für den Passagierflugverkehr von und zum Europapark Lahr,die auch dann anfallen, wenn keine direkten Subventionen gezahlt werden?

6. Ist die Landesregierung bereit, dem australischen Investor Babcock und Brown die indirekt durch das Land gehaltenen Anteile am Flughafen Söllingen zu verkaufen?
7. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, dem Wunsch des Europapark Rust nach einer besseren Verkehrsanbindung durch Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zu entsprechen (Anbindung des Flughafens Söllingen an das Karlsruher Stadtbahnnetz, Stichtanbindung des Europaparks an die im Ausbau befindliche Rheintalbahn, Wiederherstellung der Eisenbahnverbindung über den Rhein bei Breisach mit Anbindung an den Flughafen Freiburg/Mulhouse)?
8. Wie bewertet die Landesregierung unter ökologischen Gesichtspunkten das Einfliegen von Wochenendtouristen in den Europapark Rust, so lange die Bahn Mehrwertsteuer und Energiesteuern bezahlt, während der grenzüberschreitende Flugverkehr von diesen Steuern befreit ist?

06. 03. 2006

Boris Palmer GRÜNE

Begründung

Der Ministerpräsident hat vor der IHK der Region Karlsruhe angekündigt, er werde noch vor Beginn der Fasnetszeit eine Entscheidung über die Erteilung einer Passagierfluglizenz für den Flughafen Lahr treffen. Auch wenn dieser Termin inzwischen überschritten ist, ohne dass eine Entscheidung getroffen wurde, gilt unverändert, dass diese Entscheidung von grundsätzlicher landespolitischer Bedeutung ist. Eine Genehmigung würde das Abrücken von den Zielen des Generalverkehrsplans und des Landesentwicklungsplans bedeuten.

Nach Auffassung des Fragestellers ist die Subventionierung von Regionalflughäfen eine Fehlentwicklung, die generell gestoppt werden muss. Es ist sowohl ökologisch als auch haushaltspolitisch unverantwortlich, Billig-Airlines durch Subventionen zur Nutzung unwirtschaftlicher Flughäfen zu animieren.

Die Festlegung des Landesentwicklungsplans auf Söllingen als einzigen Verkehrsflughafen am mittleren Oberrhein war richtig. Es gibt keinen Bedarf für einen zweiten Flughafen. Selbst wenn ein Investor vorgibt, einen eigenwirtschaftlichen Betrieb des Flughafens Lahr durchführen zu können, führt dies zu doppeltem Infrastrukturaufwand für das Land bei der Verkehrsinfrastruktur am Boden, bei der polizeilichen Bewachung und bei der Flugsicherung. Die Chancen, Söllingen wenigstens langfristig ohne Landeshilfen betreiben zu können, würden noch geringer. Selbst ein formal eigenwirtschaftlicher Betrieb des Flughafens Lahr würde den Landeshaushalt daher erheblich belasten.

Antwort

Mit Schreiben vom 29. März 2006 Nr. 7-3846 Lahr /0130 beantwortet das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welches sind die wesentlichen Inhalte des Rechtsgutachtens, das im Auftrag der Landesregierung die Frage geprüft hat, ob eine auf den Reiseverkehr zum Europapark Rust beschränkte Passagierfluglizenz rechtlich haltbar ist?

Zu 1.:

Ein Rechtsgutachten zu der aufgeworfenen Frage hat die Landesregierung nicht in Auftrag gegeben. Der Landesregierung liegen lediglich gutachtliche Aussagen vor, die sich allgemein mit genehmigungsrechtlichen Fragen eines Sonderflughafens befassen. Darin sind im Wesentlichen die Aussagen enthalten, dass ein zentrales Unterscheidungsmerkmal zwischen einem Verkehrsflughafen und einem Sonderflughafen der Benutzerkreis des Flughafens ist. Der Sonderflughafen steht nur einem bestimmten Personenkreis offen. Die Genehmigung von Lahr als Sonderflughafen setzt die Bestimmung und Beschränkung des Kreises der nutzungsberechtigten Personen voraus. Der (eingeschränkte) Zweck, dem ein Sonderflughafen dient, muss in der Genehmigung näher bestimmt werden. Darüber hinaus muss durch dem Antragsteller aufzuerlegende Dokumentations- und Berichtspflichten sichergestellt werden, dass die Nutzung des Flugplatzes nicht über den in der Genehmigung bestimmten Zweck hinausgeht. Dies bedeutet, dass in der Genehmigung bestimmte Beschränkungen festgesetzt werden können, die sich daraus ergeben, dass ein Sonderflughafen beantragt ist.

2. Sind der Landesregierung die Ergebnisse einer Studie der Deutschen Bank zur Wirtschaftlichkeit von Regionalflughäfen bekannt und wie bewertet sie deren Ergebnisse?

Zu 2.:

Der Landesregierung ist die Studie der Deutschen Bank Research („Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen“) bekannt. Der vorliegende Antrag der Black Forest Airport Lahr GmbH beinhaltet den Betrieb eines Sonderflughafens. Insoweit haben Aussagen und Ergebnisse der Studie für dieses Genehmigungsverfahren keine Relevanz.

3. Hält die Landesregierung an der Auffassung fest, dass ein wirtschaftlicher Betrieb der Flughäfen Söllingen, Strasbourg und Lahr in einem Radius von kaum 40 km nicht möglich ist?

Zu 3.:

Nach Einschätzung der Landesregierung ist ein wirtschaftlicher Betrieb von drei Regionalflughäfen auf so engem Raum nicht möglich, zumal auch der Flughafen EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg hierbei nicht außer Betracht bleiben kann. Andere Gesichtspunkte können für einen Sonderflughafen gelten, wie er für Lahr beantragt worden ist.

4. *Hält die Landesregierung die landesplanerische Zielsetzung aufrecht, Sölingen als einzigen Regionalflughafen am mittleren Oberrhein zu etablieren?*

Zu 4.:

Ja. Entsprechendes wurde auch in der Plenardebatte des Landtags am 1. Februar 2006 mehrheitlich beschlossen.

5. *Wie hoch sind die vom Land Baden-Württemberg zu tragenden Erstinvestitionen und laufenden Kosten je Jahr*

a) *im Falle der Erteilung einer allgemeinen Passagierfluglizenz und*

b) *im Falle der Erteilung einer beschränkten Sonderlizenz für den Passagierflugverkehr von und zum Europapark Lahr,*

die auch dann anfallen, wenn keine direkten Subventionen gezahlt werden?

Zu 5.:

Zu a) wird auf die Antwort des Innenministeriums vom 8. April 2005 auf die Kleine Anfrage der Abg. Ursula Lazarus und Wolfgang Jägel CDU, Drucksache 13/4154, verwiesen.

Zu b):

Bei einer Genehmigung als Sonderflughafen fallen die gleichen Kosten wie bei einem Verkehrsflughafen an. Bis auf die Personal- und Sachkosten in Höhe von 600.000 € pro Jahr für den Polizeivollzugsdienst sind die Kosten von den Luftfahrtgesellschaften bzw. dem Flughafenbetreiber zu bezahlen.

6. *Ist die Landesregierung bereit, dem australischen Investor Babcock und Brown die indirekt durch das Land gehaltenen Anteile am Flughafen Sölingen zu verkaufen?*

Zu 6.:

An der Baden-Airpark GmbH (BAG) sind die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) mit 65,83 v. H. und die Baden-Airpark Beteiligungsgesellschaft mbH (BTG) mit 34,17 v. H. beteiligt. Für die Veräußerung von Geschäftsanteilen an der BAG sind damit die FSG und die BTG als Gesellschafter der BAG zuständig. Nach dem Gesellschaftsvertrag dürfen die Gesellschafter über ihre Geschäftsanteile nur mit Zustimmung der Gesellschafterversammlung verfügen. Der Beschluss der Gesellschafterversammlung bedarf einer Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen.

Derzeit verhandeln weder die Landesregierung noch die Gesellschafter der BAG mit Babcock und Brown über eine Veräußerung ihrer Geschäftsanteile an der BAG.

7. *Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, dem Wunsch des Europaparks Rust nach einer besseren Verkehrsanbindung durch Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zu entsprechen (Anbindung des Flughafens Sölingen an das Karlsruher Stadtbahnnetz, Stichtanbindung des Europaparks an die im Ausbau befindliche Rheintalbahn, Wiederherstellung der Eisen-*

bahnverbindung über den Rhein bei Breisach mit Anbindung an den Flughafen Freiburg/Mulhouse)?

Zu 7.:

Ein neuer Schienenanschluss mit Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs zum Baden-Airpark in Söllingen ist Bestandteil der Planungen der Region, die vom Land unterstützt werden. Hierzu gibt es bereits konkrete Untersuchungen. So wurden für den Anschluss des Baden-Airparks von Norden aus Richtung Rastatt zwei Varianten näher untersucht: Ein Anschluss über die Strecke Rastatt–Wintersdorf und alternativ dazu ein Anschluss mittels einer Stadtbahn durch die Rastatter Innenstadt. Beide Varianten sind technisch möglich, jedoch ist die Wirtschaftlichkeit der Variante durch Rastatt nicht gegeben und die der anderen Variante aufgrund der seit Abschluss der Untersuchung eingetretenen Entwicklung wieder fraglich, sodass hierfür noch weitere Untersuchungen erforderlich sind.

Auch ein Schienenanschluss des Baden-Airparks von Süden aus Richtung Offenburg wurde geprüft. Erste Untersuchungen haben aber ergeben, dass die erforderlichen Investitionen so hoch sind, dass die Maßnahme nicht mehr wirtschaftlich wäre. Aus diesem Grunde wird die Alternative Südananschluss nicht weiter verfolgt.

Planungen für einen direkten Anschluss des Europa-Park Rust an das Schienennetz und damit an die im Ausbau befindliche Rheintalbahn gibt es nicht. Der Europa-Park ist derzeit mit einem Kombiticket der Bahn über Freiburg und einen Buszubringer mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Die Wirtschaftlichkeit neuer Eisenbahnverbindungen zwischen Frankreich und Deutschland wurde im Jahr 2004 im Auftrag des Zweckverbands Region-Nahverkehr Freiburg und der Region Alsace gesamtwirtschaftlich untersucht.

Die Eisenbahnverbindung Colmar–Freiburg ist seit der Zerstörung der Rheinbrücke im Jahr 1945 unterbrochen. Die Investitionen zur Reaktivierung sind erheblich. Dementsprechend haben die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, die sowohl nach deutschen als auch französischen Verfahren durchgeführt wurden, keinen ausreichenden volkswirtschaftlichen Nutzen erbracht.

Anders sieht es bei der Verbindung Freiburg–Mulhouse aus. Auf dieser Verbindung wurde der regelmäßige Personenverkehr 1980 eingestellt. Hier ergab zumindest das deutsche Verfahren einen für die GVFG-Förderung ausreichenden Nutzen-Kosten-Faktor. Der in Frankreich eine öffentliche Förderung beeinflussende so genannte Interne Volkswirtschaftliche Rentabilitätssatz liegt jedoch auch bei dieser Verbindung unter dem geforderten Minimalwert.

8. Wie bewertet die Landesregierung unter ökologischen Gesichtspunkten das Einfliegen von Wochenendtouristen in den Europapark Rust, solange die Bahn Mehrwertsteuer und Energiesteuern bezahlt, während der grenzüberschreitende Flugverkehr von diesen Steuern befreit ist?

Zu 8.:

Im Gegensatz zum Verkehrsträger Schiene, der mit Benzin-, Diesel- und Stromsteuern belastet ist, wird der grenzüberschreitende Flugverkehr nicht besteuert. Sowohl aus umwelt- als auch aus verkehrspolitischer Sicht ist anzustreben, die unterschiedliche Behandlung des Schienen- und Luftverkehrs zu beseitigen und dadurch die steuerlichen Rahmenbedingungen für Schiene und Luftverkehr zu vereinheitlichen.

Ein Antrag zur Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für im deutschen Luftraum erbrachte Verkehrsanteile grenzüberschreitender Flüge fand im Bundesrat keine Mehrheit. Auch das Land Baden-Württemberg hält eine europäische Regelung für sachgerecht. Die ausländischen Luftverkehrsdrehkreuze würden zu Lasten der deutschen Drehkreuze gestärkt. Die Umweltminister der Länder – einschließlich Baden-Württemberg – haben sich vor diesem Hintergrund für eine europaweite Einführung der Kerosinbesteuerung ausgesprochen. Die Bundesregierung konzentriert sich ebenfalls auf eine europäische Lösung. Auf deutsche Initiative hin hat die EU-Kommission die Überprüfung der Steuerbefreiung für den Luftverkehr in ihr Arbeitsprogramm aufgenommen.

Die Kommission hat weiter mitgeteilt, dass auf der Grundlage einer Einigung auf Gegenseitigkeit aufgrund des derzeitigen Gemeinschaftsrechts eine Besteuerung von Flugtreibstoff auch für Flüge zwischen zwei Mitgliedsstaaten möglich ist. Sie gilt in solchen Fällen für alle EU-Luftfahrtunternehmen. Gleichzeitig hat die Kommission aber darauf hingewiesen, dass es allgemein übliche Praxis ist, den Treibstoff für internationale Flüge von jeglicher Besteuerung auszunehmen. Rechtsverbindliche Ausnahmen sind in bilateralen Luftverkehrsabkommen festzulegen. Zwischenzeitlich wurden über 200 Abkommen zwischen EU-Mitgliedsstaaten und Nicht-EU-Staaten geändert, um die Möglichkeit der Besteuerung von Treibstoff für EU- und Nicht-EU-Luftverkehrsunternehmen auf einer einheitlichen Grundlage zu schaffen. Nach Mitteilung der Kommission wird dieser Prozess fortgesetzt werden.

Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass die Besteuerungsfragen kein Entscheidungskriterium im Rahmen des vom Regierungspräsidium Freiburg durchzuführenden luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens sind. Der Antrag ist unabhängig von diesem Besteuerungsaspekt zu bescheiden.

Rech

Innenminister