

Antrag

des Abg. Miguel Klauß u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Situation der Flughäfen im Land

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche spezifischen Gebühren und Steuern für den Betrieb und die Nutzung eines Flughafens zu entrichten sind;
2. wie sich diese Gebühren und Steuern in den letzten zehn Jahren entwickelt haben;
3. welche Entitäten die jeweiligen Steuern festsetzen;
4. wie sich die Zahl der Linienflüge, Fracht- und Passagierkilometer innerhalb der Europäischen Union mit einem Abflug- oder Zielflughafen innerhalb Baden-Württembergs in den letzten zehn Jahren entwickelt hat;
5. wie sich die Zahl der Linienflüge, Fracht- und Passagierkilometer außerhalb der Europäischen Union, aber innerhalb Europas mit einem Abflug- oder Zielflughafen innerhalb Baden-Württembergs in den letzten zehn Jahren entwickelt hat;
6. wie sich die Zahl der interkontinentalen Flüge, Fracht- und Passagierkilometer mit einem Abflug- oder Zielflughafen innerhalb Baden-Württembergs in den letzten zehn Jahren entwickelt hat;
7. welche Ursachen die Landesregierung für die beobachtete Tendenz ausmacht;
8. wie viele Fluggesellschaften die Zahl der Slots auf Flughäfen Baden-Württembergs in den letzten fünf Jahren reduziert haben;
9. wie viele Fluggesellschaften die Verbindungen nach Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren ganz eingestellt haben.

8.11.2023

Klauß, Bamberger, Eisenhut, Goßner, Lindenschmid, Steyer AfD

Eingegangen: 9.11.2023/Ausgegeben: 8.12.2023

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Wie der SWR am 21. Juni 2023 auf seiner Online-Präsenz unter der Überschrift „Deutlicher Anstieg der Passagierzahlen am Bodensee-Airport Friedrichshafen“ berichtete, hat der Flughafen Friedrichshafen zwar einen steilen Anstieg der Passagierzahlen im Vergleich zum „Coronajahr“ 2021 erreicht, hinkt allerdings noch den Zahlen der „Vor-Coronajahre“ hinterher. Ebenso berichtet der Artikel von roten Zahlen des Flughafens.

Dieser Berichts Antrag soll aufhellen, inwieweit dieses Problem auch andere Flughäfen im Land betrifft und inwiefern Abgaben an die öffentliche Hand hier als wirtschaftlicher Faktor relevant sind.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 1. Dezember 2023 Nr. VM5-0141.5-30/21/6 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche spezifischen Gebühren und Steuern für den Betrieb und die Nutzung eines Flughafens zu entrichten sind;

Standortspezifisch wird für die Durchsuchung von Passagieren und deren Gepäck auf den Flughäfen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs die Luftsicherheitsgebühr erhoben.

Zudem ist bei jedem Start an Flughäfen mit Flugsicherungskontrollstelle eine Gebühr gemäß der Verordnung über die Erhebung von Kosten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug (FS-An- und Abflug-Kostenverordnung – FSAAKV) zu entrichten. Sie richtet sich nach dem maximalen Abfluggewicht des Flugzeugs (Gebühr = $[MTOW/50]^{0,7}$ x Gebührensatz). Im Weiteren wird nur der Gebührensatz angegeben.

Die Luftverkehrssteuer wird auf gewerbliche Passagierflüge erhoben. Besteuert werden grundsätzlich alle Abflüge von einem deutschen Flugplatz. Die Steuersätze knüpfen an die pauschalierte Entfernung zwischen dem größten deutschen Verkehrsflughafen (Frankfurt am Main) und dem größten Verkehrsflughafen des jeweiligen Ziellandes an und sind in drei Distanzklassen gegliedert:

- EU-Mitgliedstaaten, EU-Beitrittskandidaten, EFTA-Mitgliedstaaten und in diesem Entfernungskreis liegende Drittstaaten bis zu einer Entfernung von 2 500 Kilometern (Distanzklasse 1),
- Länder, die nicht in die vorgenannte Distanzklasse fallen, bis zu einer Entfernung von 6 000 Kilometern (Distanzklasse 2),
- Länder mit einer Entfernung über 6 000 Kilometer (Distanzklasse 3).

2. wie sich diese Gebühren und Steuern in den letzten zehn Jahren entwickelt haben;

Die Entwicklung der Gebühren gemäß FSAAKV:

01.01.2013	181,99 Euro
01.01.2023	255,94 Euro

Hinweis:

Bis 1. September 2021 mussten die Flughäfen Friedrichshafen und Karlsruhe/Baden-Baden die Flugsicherungsorganisation selbst beauftragen und deren Kosten auch eigenständig tragen bzw. über deren Entgeltordnungen an die Lufttraumnutzer weitergeben. Mit dem Sechzehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes wurden die „Regionallughäfen“ von der Erhebung der Flugsicherungskosten befreit. Diese sind nun selbstständig durch Flugsicherungsorganisation zu erheben.

Die Entwicklung der Luftsicherheitsgebühr:

	Friedrichshafen	Karlsruhe/ Baden-Baden	Stuttgart
01.01.2013	6,43 Euro	4,77 Euro	4,22 Euro ab 01.05.2013 4,50 Euro
01.01.2023	10,00 Euro	8,97 Euro	10,00 Euro

Die Entwicklung der Luftverkehrsteuer:

Steuersätze	2013 bis 2015	2023
Distanzklasse 1	7,50 Euro	12,73 Euro
Distanzklasse 2	23,43 Euro	32,25 Euro
Distanzklasse 3	42,18 Euro	58,06 Euro

3. welche Entitäten die jeweiligen Steuern festsetzen;

Die Luftverkehrsteuer ist eine bundesgesetzlich geregelte Verkehrsteuer, die die Zollverwaltung erhebt und die als Einnahme dem Bund zufließt.

4. wie sich die Zahl der Linienflüge, Fracht- und Passagierkilometer innerhalb der Europäischen Union mit einem Abflug- oder Zielflughafen innerhalb Baden-Württembergs in den letzten zehn Jahren entwickelt hat;

5. wie sich die Zahl der Linienflüge, Fracht- und Passagierkilometer außerhalb der Europäischen Union, aber innerhalb Europas mit einem Abflug- oder Zielflughafen innerhalb Baden-Württembergs in den letzten zehn Jahren entwickelt hat;

6. wie sich die Zahl der interkontinentalen Flüge, Fracht- und Passagierkilometer mit einem Abflug- oder Zielflughafen innerhalb Baden-Württembergs in den letzten zehn Jahren entwickelt hat;

Zu den Ziffern 4 bis 6 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Dabei wird auf die gemäß Verkehrsstatistikgesetz für die auskunftspflichtigen Unternehmen zu erhebenden Merkmale abgestellt. Eine Unterteilung entsprechend der in den Ziffern 4 bis 6 benannten Kriterien (Distanzklassen sowie Fracht- und Passagierkilometer) ist nicht vorgegeben.

Demnach hat sich der Luftverkehr an den Flughäfen innerhalb Baden-Württembergs in den letzten zehn Jahren wie folgt entwickelt.

		2012	2022
Luftfahrtbewegungen	Starts	78.683	50.431
	Landungen	78.517	50.250
Passagiere	Starts	5.737.409	4.314.489
	Landungen	5.726.324	4.290.192
Fracht und Post an Bord in Tonnen	Starts	17.286	20.986
	Landungen	14.961	14.335

Quelle: Statistisches Bundesamt

7. welche Ursachen die Landesregierung für die beobachtete Tendenz ausmacht;

Die Erholung des Luftverkehrs in Deutschland und damit auch in Baden-Württemberg entwickelt sich nach der Coronapandemie im europäischen Vergleich deutlich schwächer. Die Gründe für diese Entwicklung sind vielschichtig. Ein Grund ist der fehlende innerdeutsche Verkehr, der seit dem Einbruch 2020 nur leicht gestiegen ist und vermutlich nach 2023 nicht weiter anwachsen wird. Der innerdeutsche Verkehr war insbesondere durch Geschäftsreisen getrieben. Diese wurden auf Schiene und Straße verlagert. Weiterhin wuchs die Online-Meeting-Kultur als Reaktion auf die Pandemie stark.

8. viele Fluggesellschaften die Zahl der Slots auf Flughäfen Baden-Württembergs in den letzten fünf Jahren reduziert haben;

Die Notwendigkeit der koordinierten Vergabe von Slots (Zeitfenster, zum Starten oder Landen eines Flugzeugs) besteht für Flughäfen, bei denen mehr Flugbewegungen nachgefragt werden, als aufgrund der Kapazität möglich sind.

In Baden-Württemberg ist dies nur beim Flughafen Stuttgart der Fall. Nach Auskunft der Flughafen Stuttgart GmbH haben am Flughafen Stuttgart im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 21 Airlines im Linien- und Charter-Passagierverkehr ihre Verbindung ab/bis Stuttgart reduziert. Hierbei wurden nur Airlines mit regelmäßigem Flugbetrieb nach Stuttgart betrachtet (min.10 Flugbewegungen pro Jahr ab/bis Stuttgart).

9. wie viele Fluggesellschaften die Verbindungen nach Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren ganz eingestellt haben.

Nach Auskunft der Flughäfen Friedrichshafen, Karlsruhe/Baden-Baden und Stuttgart wurde innerhalb der letzten fünf Jahre die Verbindung nach Baden-Württemberg durch 53 Fluggesellschaften eingestellt. Dabei sind auch Fluggesellschaften berücksichtigt, die ihren Flugbetrieb zwischenzeitlich ganz eingestellt haben.

Hermann
Minister für Verkehr