

Antrag

des Abg. Hans Dieter Scheerer u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Luftverkehrsstandort Baden-Württemberg

Antrag

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

1. wie sie die Wettbewerbsbedingungen der Flughäfen und Landeplätze hinsichtlich der Steuern (z. B. Luftverkehrssteuer), Gebühren, Abgaben und Entgelte im nationalen sowie internationalen Vergleich bewertet mit der Angabe, wie hoch diese nach ihrer Kenntnis im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen ausfallen;
2. wie sie die nationale Power-to-liquid-Quote (PtL-Quote) bewertet und wie die internationale und nationale Wettbewerbsfähigkeit zu bewerten ist;
3. was aus ihrer Sicht erforderlich wäre, um die Herstellungskosten des in der Luftfahrt einzusetzenden PtL Sustainable Aviation Fuels (SAF) deutlich zu reduzieren unter Darstellung, ob die Hochskalierung allgemeiner synthetischer Kraftstoffe für bodengebundene Verkehre oder die Schifffahrt auch SAF zugutekommen könnte;
4. wie sie die Situation der Sicherheitskontrollen und Abfertigung am Landesflughafen Stuttgart sowie den Regionalflughäfen im Hinblick auf angemessene Durchlaufzeiten für Fluggäste bewertet;
5. wie in den bei Ziffer 4 genannten Bereichen ihre Erfahrungen mit der Beauftragung privater Dienstleister im Bereich der Luftsicherheitskontrollen sind;
6. wie sie die Vorgaben zur Überprüfung und Qualifizierung der in diesen Bereichen Tätigen bewertet und welchen Weiterentwicklungsbedarf sie gegebenenfalls sieht;

7. an welchen Standorten es in den letzten drei Jahren wesentliche Vorkommnisse zu Flugbewegungen sogenannter Drohnen oder Blendungen durch Laserpointer gegeben hat;
8. wie sich aus ihrer Sicht die Konnektivität Baden-Württembergs zu den global bedeutsamen Wirtschaftszentren entwickelt hat;
9. wie sie sich dafür einsetzen wird, dass es mehr direkte internationale Verbindungen geben wird.

17.7.2025

Scheerer, Dr. Jung, Haag, Haußmann, Dr. Timm Kern, Dr. Schweickert,
Karrais, Bonath, Brauer, Heitlinger, Birnstock FDP/DVP

Begründung

Baden-Württemberg zählt europaweit noch zu einer sehr bedeutenden Wirtschaftsregion. International tätige Unternehmen und Selbstständige sind auf attraktive weltweite Verbindungen angewiesen. In den letzten Jahren wurden durch zahlreiche Maßnahmen An- und Abflüge zu und von deutschen Flughäfen verteuert. Die Luftverkehrswirtschaft sollte als für Baden-Württemberg sehr bedeutend erkannt werden.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. August 2025 Nr. VM5-0141.5-33/66 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus sowie dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie sie die Wettbewerbsbedingungen der Flughäfen und Landeplätze hinsichtlich der Steuern (z. B. Luftverkehrssteuer), Gebühren, Abgaben und Entgelte im nationalen sowie internationalen Vergleich bewertet mit der Angabe, wie hoch diese nach ihrer Kenntnis im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen ausfallen;*

Zu 1.:

Die staatlich zuordenbaren Standortkosten für Flughäfen (bspw. Luftverkehrssteuer, Luftsicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren) liegen Berechnungen des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zufolge aktuell bundesweit bei rund 4 Milliarden Euro pro Jahr.

Der Landesregierung liegen keine eigenen Informationen bzgl. der staatlichen Standortkosten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie zu sonstigen Gebühren, Abgaben und Entgelten außerhalb Baden-Württembergs vor.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 5 der Landtagsdrucksache 17/7515 verwiesen.

2. wie sie die nationale Power-to-liquid-Quote (PtL-Quote) bewertet und wie die internationale und nationale Wettbewerbsfähigkeit zu bewerten ist;

Zu 2.:

Mit der ReFuelEU Aviation-Verordnung wurden auf europäischer Ebene EU-weite PtL-Quoten festgelegt. Die Bundesregierung hat daher im Koalitionsvertrag angekündigt, die nationale PtL-Quote abzuschaffen.

3. was aus ihrer Sicht erforderlich wäre, um die Herstellungskosten des in der Luftfahrt einzusetzenden PtL Sustainable Aviation Fuels (SAF) deutlich zu reduzieren unter Darstellung, ob die Hochskalierung allgemeiner synthetischer Kraftstoffe für bodengebundene Verkehre oder die Schifffahrt auch SAF zugutekommen könnte;

Zu 3.:

Um die Herstellungskosten für PtL-Kerosin deutlich zu senken, ist eine Skalierung und Weiterentwicklung der Produktionstechnologie notwendig. Dafür müssen neue Produktionsanlagen gebaut werden. Der Bau solcher Anlagen muss privatwirtschaftlich erfolgen.

Aktuell fehlen hierfür verlässliche Rahmenbedingungen. Fossile Kraftstoffe sind weiterhin sehr günstig, die Energiekosten hoch, die Anforderungen der EU an erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs sind für den heutigen Stand der Technik nur schwer erfüllbar; und das Vertrauen in die Beständigkeit der regulatorischen Vorgaben ist gering. All diese Faktoren führen dazu, dass die Herstellung strombasierter Kraftstoffe teuer und aus Sicht potenzieller Investoren riskant ist. In der Folge werden keine Anlagen gebaut, und die Technologie kann sich nicht im notwendigen Umfang weiterentwickeln.

Es sollte daher oberste Priorität haben, Rahmenbedingungen zu schaffen, die verlässliche Geschäftsmodelle ermöglichen. Welche Maßnahmen hierfür notwendig sind, hat die Landesregierung gemeinsam mit Industrie, Verbänden und Wissenschaft im Aktionsplan reFuels beschrieben.

Da die Herstellung strombasierter Kraftstoffe sehr energieintensiv ist und erneuerbare Energien nur begrenzt zur Verfügung stehen, sollten diese Kraftstoffe vorrangig dort eingesetzt werden, wo keine effizienteren Möglichkeiten zur Minderung von Treibhausgasemissionen bestehen – insbesondere in der Luftfahrt. Die bei der Herstellung von PtL-Kerosin im Raffinerieprozess zwangsläufig entstehenden Nebenprodukte wie Benzin oder Naphtha sollten sinnvoll genutzt werden, insb. im Schiffs- und Schwerlastverkehr. Da der Raffinerieprozess stets auf bestimmte Produkte hin optimiert wird und der Einsatz strombasierter Kraftstoffe im Luftverkehr besonders wirksam zur Reduktion von Treibhausgasemissionen und Nicht-CO₂-Effekten beiträgt, sollte sichergestellt werden, dass der Fokus der Hersteller auf der Produktion von SAF liegt.

4. wie sie die Situation der Sicherheitskontrollen und Abfertigung am Landesflughafen Stuttgart sowie den Regionalflughäfen im Hinblick auf angemessene Durchlaufzeiten für Fluggäste bewertet;

5. wie in den bei Ziffer 4 genannten Bereichen ihre Erfahrungen mit der Beauftragung privater Dienstleister im Bereich der Luftsicherheitskontrollen sind;

Zu 4. und 5.:

Zu den Ziffern 4 und 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Für die Abfertigung an den Flughäfen Friedrichshafen, Karlsruhe/Baden-Baden und Stuttgart sind die jeweiligen Airlines bzw. Flughafenbetreiber verantwortlich. Für die Sicherheitskontrollen am Flughafen Stuttgart ist die Bundespolizei zuständig. Diesbezüglich liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse im Hinblick auf die Durchlaufzeiten vor.

Die Sicherheitskontrollen an den Flughäfen Friedrichshafen und Karlsruhe/Baden-Baden liegen in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart. Das oberste Ziel im Rahmen der Wahrnehmung dieser Aufgabe ist stets die Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen werden die Durchlaufzeiten an den Flughäfen Friedrichshafen und Karlsruhe/Baden-Baden als angemessen bewertet. Je nach Tageszeit und Fluggastaufkommen können die Durchlaufzeiten für Fluggäste allerdings variieren. Mit Blick auf die Situation am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden empfiehlt der Flughafenbetreiber daher, 2,5 bis 3 Stunden vor dem Abflug am Flughafen einzutreffen.

Abgesehen von der Insolvenz des Dienstleisters ESA Security Aviation GmbH & Co. KG am Flughafen Friedrichshafen im Januar 2025 liegen keine außerordentlichen Erfahrungen mit der Beauftragung von privaten Dienstleistern vor.

Die Beauftragung von privaten (beliehenen) Dienstleistern für die Durchführung der Sicherheitskontrollen ist in § 16a Absatz 1 Ziffer 1 LuftSiG ausdrücklich vorgesehen. Dieses Modell hat sich grundsätzlich bewährt, weshalb Bund und Länder davon flächendeckend Gebrauch machen.

6. wie sie die Vorgaben zur Überprüfung und Qualifizierung der in diesen Bereichen Tätigen bewertet und welchen Weiterentwicklungsbedarf sie gegebenenfalls sieht;

Zu 6.:

Die Vorgaben über die Zertifizierung und Rezertifizierung des Luftsicherheitskontrollpersonals in Deutschland sind in der Luftsicherheits-Schulungsverordnung geregelt. Diese fußt auf unmittelbar geltenden Vorgaben der Europäischen Union.

Die Länder haben diese Vorgaben im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung umzusetzen. Die Bewertung obliegt somit dem Bund.

7. an welchen Standorten es in den letzten drei Jahren wesentliche Vorkommnisse zu Flugbewegungen sogenannter Drohnen oder Blendungen durch Laserpointer gegeben hat;

Zu 7.:

Als wesentliche Vorkommnisse kommen grundsätzlich Straftaten gemäß § 315 StGB „Gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr“ in Frage.

Die statistische Erfassung von Straftaten erfolgt bei der Polizei Baden-Württemberg anhand der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS). Bei der PKS handelt es

sich um eine sogenannte reine Ausgangsstatistik, in der strafrechtlich relevante Sachverhalte nach der polizeilichen Sachbearbeitung vor Abgabe an die Strafverfolgungsbehörden erfasst werden. Die PKS ist als Jahresstatistik konzipiert. Die Fallfassung erfolgt nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien für die Führung der Polizeilichen Kriminalstatistik“.

Die PKS bietet die Möglichkeit, zu Straftaten sogenannte Tatmittel zu erfassen, sofern diese im Rahmen der strafbaren Handlung eine gewisse Rolle spielen. Dabei ist grundsätzlich die Erfassung der Tatmittel „Laserpointer“ sowie Drohnen (ULS/Flugmodell) möglich. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in den zugrundeliegenden Fällen das Tatmittel nicht zwingend zur Anwendung gekommen sein muss und die Erfassung eines Tatmittels keinen Rückschluss auf die Art der Verwendung sowie den ursächlichen Eintritt eines Schadens in den zugrundeliegenden Fällen zulässt. Rückschlüsse auf einen etwaigen tatsächlichen bzw. ursächlichen Zusammenhang auf wesentliche Auswirkungen auf den Luftverkehr kann anhand der vorliegenden Daten nicht ohne Weiteres gezogen werden.

Eine örtliche Zuordnung der erfassten Straftaten zu einzelnen Standorten, bspw. von Flughäfen, ist anhand der PKS nicht eindeutig möglich, zumal der Tatzeitpunkt bei Straftaten im Sinne der Fragestellung regelmäßig bereits im Landeanflug liegen dürfte und sich das betroffene Luftfahrzeug damit regelmäßig außerhalb des Flughafengeländes befindet. Die Darstellung bezieht sich im Folgenden daher auf die Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs.

Differenziert nach den Tatortbereichen der Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs wird nachfolgend die Anzahl an Fällen für die Jahre 2022 bis 2024 dargestellt, bei denen zur Straftat „gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr“ das Tatmittel „Drohne (ULS/Flugmodell)“ erfasst wurde:

Anzahl der Fälle des gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr i. Z. m. dem Tatmittel „Drohne (ULS/Flugmodell)“ in Baden-Württemberg nach Stadt- und Landkreisen	2022	2023	2024
Straftaten gesamt	3	1	2
Landkreis Böblingen	1	0	0
Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	0	0	1
Landkreis Esslingen	2	0	0
Ortenaukreis	0	1	0
Stadtkreis Mannheim	0	0	1

Im dargestellten Berichtszeitraum wird jährlich eine niedrige einstellige Anzahl an Fällen des gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr im Zusammenhang mit dem Tatmittel „Drohne (ULS/Flugmodell)“ in Baden-Württemberg registriert.

Differenziert nach den Tatortbereichen der Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs wird nachfolgend die Anzahl an Fällen für die Jahre 2022 bis 2024 dargestellt, bei denen zur Straftat „gefährlicher Eingriff in den Luftverkehr“ das Tatmittel „Laserpointer“ erfasst wurde:

Anzahl der Fälle des gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr i. Z. m. dem Tatmittel „Laserpointer“ in Baden-Württemberg nach Stadt- und Landkreisen	2022	2023	2024
Straftaten gesamt	21	22	31
Alb-Donau-Kreis	1	0	0
Bodenseekreis	0	0	0
Enzkreis	2	0	1
Landkreis Biberach	0	1	0
Landkreis Böblingen	1	2	2
Landkreis Emmendingen	0	0	1
Landkreis Esslingen	6	9	6
Landkreis Göppingen	0	1	3
Landkreis Heilbronn	0	1	0
Landkreis Karlsruhe	3	0	0
Landkreis Rastatt	0	2	2
Landkreis Ravensburg	1	0	1
Landkreis Reutlingen	0	0	1
Landkreis Tübingen	1	0	0
Main-Tauber-Kreis	1	0	1
Ortenaukreis	0	1	1
Ostalbkreis	1	0	1
Rems-Murr-Kreis	0	3	4
Rhein-Neckar-Kreis	1	0	0
Schwarzwald-Baar-Kreis	1	0	0
Stadtkreis Heidelberg	0	0	1
Stadtkreis Karlsruhe	0	0	1
Stadtkreis Mannheim	1	1	1
Stadtkreis Pforzheim	0	0	0
Stadtkreis Stuttgart	1	0	1
Stadtkreis Ulm	0	0	1
Zollernalbkreis	0	0	1
Tatortkreis nicht bestimmbar	0	1	1

Im dargestellten Berichtszeitraum wird jährlich eine niedrige zweistellige Anzahl an Fällen des gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr im Zusammenhang mit dem Tatmittel „Laserpointer“ erfasst. Eine Tathäufung kann im Landkreis Esslingen konstatiert werden, in dessen Tatortbereich der Flughafen Stuttgart liegt. Im Tatortbereich des Landkreises Esslingen werden im Berichtszeitraum jährlich sechs bzw. im Jahr 2023 neun Fälle des gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr mit dem Tatmittel „Laserpointer“ registriert.

8. wie sich aus ihrer Sicht die Konnektivität Baden-Württembergs zu den global bedeutsamen Wirtschaftszentren entwickelt hat;

9. wie sie sich dafür einsetzen wird, dass es mehr direkte internationale Verbindungen geben wird.

Zu 8. und 9.:

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Flughäfen und Verkehrslandeplätze haben für die international geprägte, baden-württembergische Wirtschaft eine große Bedeutung. Das Aufrechterhalten und Weiterentwickeln der nationalen und internationalen Konnektivität auch im Luftverkehr ist daher relevant für die nachhaltige Erhaltung des Wirtschaftsstandorts und der internationalen Beziehungen in relevante Wirtschaftszentren.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zu den Ziffern 2, 6, 7 und 8 der Landtagsdrucksache 17/7515 verwiesen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor