



Kerstin Schreyer, MdL

Präsidentin
des Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
Pl/G-4255-3/829 B vom 10.03.2020

Unser Zeichen
56-3764.1-1-7

München
15.04.2020

Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Johannes Becher vom 9. März 2020 betreffend „Entgeltordnung des Flughafens München“

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich unter Berücksichtigung einer Stellungnahme der Flughafen München GmbH (FMG) wie folgt:

1. *A) In welchen Aspekten unterscheidet sich die novellierte Entgeltordnung von 2020 von ihrer Vorgängerversion?*
B) Inwiefern ist das Bayerische Staatsministerium für Verkehr an der Erstellung bzw. Novellierung der Entgeltordnung des Flughafens München beteiligt?
C) Unter welchen Umständen kann das Staatsministerium die Vorschläge der FMG für eine Novellierung der Entgeltordnung ablehnen?

Zu 1.A): Die Luftverkehrsentsgelte 2020 wurden im Vergleich zu den Entgelten 2019 um durchschnittlich 4,5 % abgesenkt. Die Absenkung erfolgte über die Passagier- und Frachtentgelte sowie über eine Erhöhung der Rückerstattungsbeträge

beim Kappungsmodell. Die fixen Entgelte (Start- und Landeentgelte, Emissionsentgelte, Lärmentgelte und Abstellentgelte) wurden jeweils um 2 % erhöht.

Zu 1.B): Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ist gemäß §§ 19b Abs. 1, 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG i.V.m. § 39 Abs. 1 LuftVZO i.V.m. Art. 9 Abs. 1 ZustGVerk die zuständige Genehmigungsbehörde für die Entgeltordnung des Flughafens Münchens. Als solche prüft sie die Entgeltordnung auf Antrag des Flughafens München und genehmigt diese, wenn die gesetzlichen Vorgaben des § 19b LuftVG eingehalten werden.

Zu 1.C): Die Genehmigung kann nur versagt werden, wenn die von der FMG zur Genehmigung beantragte Entgeltordnung nicht den rechtlichen Vorgaben des § 19b LuftVG entspricht, mithin also rechtswidrig ist. In allen anderen Fällen besteht ein Anspruch auf Genehmigung der Entgeltordnung.

2. *A) Für welche Parameter werden im Rahmen der Entgeltordnung des Flughafens München Kosten erhoben?*
- B) Welche Schadstoffe werden im Rahmen des emissionsorientierten Grundentgelts berücksichtigt?*
- C) Wie steht die Staatsregierung dazu, weitere Schadstoffemissionen, wie beispielsweise CO₂, Feinstaub und UFP, mit Entgelten zu belegen, um eine Lenkungswirkung im Sinne emissionsärmerer Flugzeugtypen zu erzielen?*

Zu 2.A): Die der Kalkulation der Entgelte zu Grunde liegenden Kosten beziehen sich auf die von der FMG vorzuhaltenden Flughafeninfrastrukturanlagen und -einrichtungen sowie die für die Abwicklung des Luftverkehrs erforderlichen Flughafendienstleistungen.

Zu 2.B): Das emissionsorientierte Grundentgelt ist je ausgestoßenes Kilogramm Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Start- / Lande-Zyklus zu entrichten. Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NO_x) und Kohlenwasserstoff- (HC) Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß der Vorschrift ICAO Annex 16 Volume II.

Zu 2.C): Wie in der Antwort zu Frage 2.B) dargestellt, schafft die derzeitige Entgeltordnung bereits einen monetären Anreiz zur Reduktion von Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen. Kohlenstoffdioxid als Treibhausgas zählt rechtlich nicht zu den Schadstoffen im Sinne des § 19b Abs. 1 Satz 6 LuftVG. Für die Ultrafeinpartikel liegen derzeit noch keine rechtlichen (kein Parameter der 39. BImSchV) oder fachlichen Vorgaben (u. a. keine geeigneten standardisierten Messverfahren oder Grenzwerte) vor. Die FMG prüft derzeit eine stärkere Berücksichtigung der Schadstoffemissionen im Rahmen der Entgeltordnung.

3. *A) Bestehen aus Sicht der Staatsregierung Bedarf und Möglichkeit, durch die Einführung eines weiteren Parameters „Flugdistanz“ Kurzstreckenflüge im Rahmen der Entgeltordnung stärker zu belasten?*
- B) Aus welchen Gründen wird der innerdeutsche Flugverkehr im Rahmen des Passagierentgelts nicht deutlich höher belastet als der europäische Flugverkehr?*
- C) Mit welcher Begründung wird der internationale Flugverkehr im Rahmen des Passagierentgelts höher belastet als der innerdeutsche und europäische?*

Zu 3.A): Die Berechnung der Entgelte hat gemäß § 19b LuftVG kostenbezogen zu erfolgen. Dies bedeutet, dass nur solche Kosten in die entgeltrelevante Kostenbasis mit einbezogen werden dürfen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit den im Gegenzug für das erhobene Entgelt bereitgestellten Dienstleistungen und Infrastrukturen stehen. Aus Sicht der Staatsregierung wäre die Einführung eines Parameters „Flugdistanz“ nicht mit dem geforderten Kostenbezug vereinbar.

Zu 3.B) und 3.C): Die Fragen werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Berechnung der Entgelte hat gemäß § 19b LuftVG kostenbezogen zu erfolgen (siehe Antwort zu 3.A). Dementsprechend sieht die Entgeltordnung des Flughafens München eine Differenzierung der Passagierentgelte nach innerdeutschen / innereuropäischen und internationalen Passagieren vor. Für die internationalen Passagiere sind höhere Entgelte vorgesehen, weil hiermit höhere Kosten für die Bereitstellung der jeweils notwendigen zusätzlichen Einrichtungen (zusätzliche Kontrollen, höheres Gepäckvolumen und längere Aufenthaltszeit) verbunden sind.

Da es bei innereuropäischem Verkehr keine derart erhöhten Kosten für zusätzliche Einrichtungen gibt, ist das Passagierentgelt für innerdeutsche und innereuropäische Passagiere niedriger.

4. A) *In welchen Fällen können Fluggesellschaften Ausnahmen bzw. Vergünstigungen bei den erhobenen Entgelten erhalten?*
B) *Inwiefern gewährt die FMG Vergünstigungen im Rahmen von Einzelverträgen neben der Entgeltordnung?*

Zu 4.A): Unter den unter Nr. 2.3 der aktuellen Entgeltordnung genannten Bedingungen können Fluggesellschaften im Rahmen des sogenannten Kappungsmodells Rückerstattungen in drei Stufen erhalten. Zudem werden im Rahmen des Lärmentgeltmodells Flugzeugtypen, die mit Vortex-Generatoren ausgestattet sind und somit zur Reduzierung der Lärmemissionen beitragen, pro Landung ein Rabatt von 35,- € gewährt.

Zu 4.B): Fluggesellschaften erhalten grundsätzlich keine Vergünstigungen auf die zu entrichtenden Entgelte außerhalb der Entgeltordnung.

5. A) *Wie viele Fluggesellschaften profitierten in den letzten fünf Jahren vom Kappungsmodell, das unter 2.3 der Entgeltordnung aufgeführt ist? (bitte aufschlüsseln nach den Stufen 1-3 sowie Gesamtzahl)*
B) *In welcher Höhe profitierten in den letzten fünf Jahren die Fluggesellschaften von den entsprechenden Rückerstattungen? (bitte aufschlüsseln nach den Stufen 1-3 sowie Gesamtzahl)*
C) *Mit welcher Begründung wurden die Beträge der Stufen 1-3 in der aktuellen Entgeltordnung im Gegensatz zur Vorgängerversion annähernd verdoppelt?*

Zu 5.A): Nachfolgende Tabelle stellt die Anzahl an Fluggesellschaften von 2015 bis 2019 dar, die Rückerstattungen aus dem Kappungsmodell erhalten haben:

2015	2016	2017	2018	2019
20	23	27	22	26

Zu 5.B): Nachfolgende Tabelle stellt die Gesamthöhe der Rückerstattungen aus dem Kappungsmodell von 2015 bis 2019 in Mio. € dar:

2015	2016	2017	2018	2019
3,5	3,8	4,0	2,9	3,8

Zu 5.C): Wie bereits unter Frage 1.A) dargestellt, schreibt § 19b Luft VG einen Kostenbezug der Flughafenentgelte vor. Die zur Wahrung dieses Kostenbezugs notwendige Absenkung der Entgelte wurde neben der Absenkung der Passagierentgelte und Frachtentgelte auch über eine Erhöhung der Rückerstattungsbeträge aus dem Kappungsmodell umgesetzt.

6. *A) Welche Anreize für Fluggesellschaften versucht die Entgeltordnung im Rahmen der Ausgestaltung der verschiedenen Entgelte zu setzen?*
B) Hat die Staatsregierung in den letzten fünf Jahren positive Entwicklungen hinsichtlich verminderter Lärm- und Schadstoffemissionen der Fluggesellschaften beobachtet, die auf die Ausgestaltung der Entgeltordnung zurückzuführen sind? (bitte nach einzelnen Parametern und Schadstoffen aufschlüsseln)

Zu 6.A): Die Entgeltordnung 2020 beinhaltet mit den emissionsabhängigen und den lärmabhängigen Entgelten sowie Vortex-Rabatt konkrete Anreize zum Einsatz emissionsarmer und leiser Flugzeuge sowie mit dem Kappungsmodell zum Erreichen einer möglichst hohen Sitzplatzauslastung.

Zu 6.B): Der Staatsregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

7. *A) Mit welcher Begründung enthält die Entgeltordnung des Flughafens München keine Regelung für Zuschläge auf das Lärmentgelt zu den Tagesrand- und Nachtzeiten zwischen 22 und 6 Uhr?*
B) Sieht die Staatsregierung den Bedarf für entsprechenden Zuschläge auf das Lärmentgelt zu den Tagesrand- und Nachtzeiten, um eine Lenkungswirkung im Sinne einer Verringerung der Nachtflüge zu erzielen?

C) Sieht die Staatsregierung den Bedarf, die Differenz zwischen dem Start- und Landeentgelt für Flüge zwischen 6 und 22 Uhr sowie dem entsprechenden Entgelt für Flüge zwischen 22 und 6 Uhr zu erhöhen, um eine Lenkungswirkung im Sinne einer Verringerung der Nachtflüge zu erzielen?

Zu 7.A): Wie bereits unter 1.C) ausgeführt genehmigt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die zur Genehmigung beantragte Entgeltordnung, wenn diese mit den rechtlichen Vorgaben des § 19b LuftVG vereinbar ist. Es bedarf dabei seitens der FMG einer Begründung der in der Entgeltordnung geregelten Sachverhalte. Dementsprechend gibt es kein Begründungserfordernis für unregelte Sachverhalte.

Zu 7.B) und 7.C): Die Fragen werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Grundsätzlich begrüßt die Staatsregierung Maßnahmen, die einen Beitrag zur Verringerung der Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens München leisten können. Hierzu zählen selbstverständlich auch Anreize über die Ausgestaltung der Entgelte, so dass der Einsatz lärmarmen Flugzeuge gefördert und die besonders sensiblen Tagesrand- und Nachtzeiten geschützt werden.

Die FMG prüft derzeit in Abstimmung mit der Fluglärmkommission eine Erweiterung der Entgeltordnung um Anreize zu schaffen, die zu einer zeitlichen Steuerung von Flügen in den Tagesrandzeiten beitragen. Die FMG erwägt darüber hinaus eine zeitliche Staffelung der Entgelte in den Tages- und Nachtrandzeiten vorzusehen.

8. *A) Wie hoch waren die Einnahmen aus Entgelten entsprechend der Entgeltordnung des Flughafens München jeweils in den letzten fünf Jahren? (bitte nach einzelnen Parametern aufschlüsseln)*
B) Mit Einnahmen in welcher Höhe rechnet die FMG für das Jahr 2020?

Zu 8.A): Die Erlöse aus Luftverkehrsentsgelten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Die Gesamterlöse setzen sich dabei aus den Erlösen der fixen und variablen Luftverkehrsentsgelte zusammen:

In Mio. €	2015	2016	2017	2018	2019
Gesamterlöse aus Luftverkehrsentsgelten nach § 19b LuftVG (ohne PRM- und Sicherheitsentsgelte)	487	528	567	602	631
Fixe Luftverkehrsentsgelte (Start-/Landeentsgelte, Emissionsentsgelte, Lärmentsgelte, Abstellentsgelte)	142	155	162	170	178
Variable Luftverkehrsentsgelte (Passagier-/Frachmentsgelte und Kappungsmodell)	345	373	405	432	454

Zu 8.B): Aufgrund der derzeit absehbaren massiven Auswirkungen der Corona-Krise auf den Luftverkehr werden die Erlöse aus Luftverkehrsentsgelten nach § 19b LuftVG in Abhängigkeit zu der Verkehrsmenge deutlich unter dem Niveau von 2019 liegen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kerstin Schreyer
Staatsministerin