



Dr. Hans Reichhart

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-2/149 B, 22.03.2019

Unser Zeichen
56-3764-1-1-7

München
07.05.2019

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Florian von Brunn
vom 15.03.2019 betreffend gewerblicher Kurzstreckenflugverkehr in und aus
Bayern**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat und dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz sowie auf der Grundlage von Informationen der Flughafen München GmbH wie folgt:

Vorbemerkung

Der Begriff „Kurzstreckenflugverkehr“ ist für Luftverkehrsleistungen nicht eindeutig definiert. Wird – wie in den Fragen 1.1. bis 2.2. – eine Auswahl nach Länderbeziehungen getroffen, so ist zu beachten, dass beispielsweise die Flüge von München nach Sylt mit 764 km nicht als Kurzstrecke zu werten sind.

Da auswertbare Flugziele nach der Codierung der International Air Transport Association (IATA) lediglich für den Linien- / Charterverkehr vorliegen, wird die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage auf diesen Verkehr bezogen. Der Linien- / Charterverkehr umfasst sämtliche Flüge im Passagier- und Frachtverkehr der

Großluftfahrt, jedoch nicht die sogenannte allgemeine Luftfahrt. Der Linien- / Charterverkehr deckte im Jahr 2019 rund 95 % der Flugbewegungen am Flughafen München ab.

zu 1.1. Welche Ziele werden in Deutschland, Österreich und der Schweiz vom Flughafen München im gewerblichen Personen- und Frachtverkehr angeflogen?

zu 1.2. Von welchen Flughäfen in Deutschland, Österreich und der Schweiz wird der Flughafen München im gewerblichen Personen- und Frachtverkehr angeflogen?

zu 1.3. Wie hoch ist die tägliche Zahl von Flügen im gewerblichen Personen- und Frachtverkehr aus oder nach Deutschland, Österreich oder der Schweiz (bitte getrennt nach Flughäfen aufführen)?

Die Fragen 1.1. bis 1.3. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Auswertung der Flugziele basiert auf dem Sommerflugplan 2019. Die Zahl der täglichen Flugbewegungen schwankt im Wochen- und Monatsverlauf stark. Daher wird die Bewegungszahl eines Referenztages (mittlere Bewegungszahl) angegeben. Es werden nur regelmäßig bediente Ziele berücksichtigt, d.h. Einzelereignisse wie Sondercharterflüge bleiben außer Betracht. Die Daten basieren auf den Anmeldungen bei dem Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland für den Sommerflugplan 2019.

| Land | Flughafencode | Hin- und Rückflüge zu folgendem Flugziel | Bewegungen / Referenztag (Starts in München /Landungen in München) |
|-------------|----------------------|---|---|
| Deutschland | TXL | Berlin (Tegel) | 46 |
| Deutschland | BRE | Bremen | 12 |
| Deutschland | DTM | Dortmund | 6 |
| Deutschland | DRS | Dresden | 8 |
| Deutschland | DUS | Düsseldorf | 44 |
| Deutschland | FRA | Frankfurt | 33 |
| Deutschland | HAM | Hamburg | 36 |
| Deutschland | HAJ | Hannover | 16 |
| Deutschland | CGN | Köln / Bonn | 37 |
| Deutschland | LEJ | Leipzig / Halle | 9 |

| | | | |
|-------------|-----|--------------------------|----|
| Deutschland | FMO | Münster / Osnabrück | 9 |
| Deutschland | NUE | Nürnberg | 6 |
| Deutschland | PAD | Paderborn / Lippstadt | 4 |
| Deutschland | RLG | Rostock | 6 |
| Deutschland | SCN | Saarbrücken | 3 |
| Deutschland | STR | Stuttgart | 8 |
| Deutschland | GWT | Sylt / Westerland | 2 |
| Österreich | GRZ | Graz | 10 |
| Österreich | VIE | Wien | 14 |
| Schweiz | BSL | Basel (BSL) | 10 |
| Schweiz | GVA | Genf | 8 |
| Schweiz | ZRH | Zürich | 16 |

zu 2.1. *Wie viel Prozent der gesamten gewerblichen Starts und Landungen im Jahr machten diese Flüge in den letzten fünf Jahren aus (bitte nach Jahr, Gesamtprozentzahl und getrennt jeweils nach individuellem Ziel angeben)?*

Anteile der Bewegungen im Linien- / Charterverkehr zu Zielen in Deutschland, Österreich und der Schweiz:

| Land | Flugziel | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------|-----------------------|------|------|------|------|------|
| Deutschland | Berlin (Tegel) | 4,0% | 4,0% | 4,0% | 3,8% | 4,0% |
| Deutschland | Bremen | 1,0% | 0,9% | 0,9% | 0,9% | 1,0% |
| Deutschland | Dortmund | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,6% |
| Deutschland | Dresden | 0,9% | 0,9% | 0,8% | 0,8% | 0,8% |
| Deutschland | Düsseldorf | 3,5% | 3,5% | 3,4% | 3,4% | 3,2% |
| Deutschland | Frankfurt | 2,7% | 2,7% | 2,6% | 2,6% | 2,5% |
| Deutschland | Hamburg | 3,7% | 3,6% | 3,5% | 3,2% | 3,3% |
| Deutschland | Hannover | 1,5% | 1,5% | 1,4% | 1,3% | 1,3% |
| Deutschland | Köln / Bonn | 2,8% | 2,7% | 2,6% | 2,6% | 2,6% |
| Deutschland | Leipzig / Halle | 0,9% | 0,9% | 0,8% | 0,8% | 0,8% |
| Deutschland | Münster / Osnabrück | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,8% | 0,8% |
| Deutschland | Nürnberg | 0,7% | 0,7% | 0,6% | 0,6% | 0,6% |
| Deutschland | Paderborn / Lippstadt | 0,7% | 0,7% | 0,6% | 0,6% | 0,6% |

| | | | | | | |
|--------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Deutschland | Rostock | 0,1% | 0,1% | 0,2% | 0,3% | 0,3% |
| Deutschland | Saarbrücken | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,3% |
| Deutschland | Stuttgart | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,8% |
| Deutschland | Sylt / Westerland | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,1% |
| Österreich | Graz | 0,7% | 0,7% | 0,7% | 0,8% | 0,8% |
| Österreich | Wien | 1,9% | 1,7% | 1,4% | 1,4% | 1,4% |
| Schweiz | Basel (BSL) | 0,9% | 0,9% | 0,8% | 0,8% | 0,9% |
| Schweiz | Genf | 0,9% | 0,9% | 0,8% | 1,0% | 1,0% |
| Schweiz | Zürich | 1,5% | 1,5% | 1,4% | 1,4% | 1,4% |
| Summe | | 30% | 30% | 29% | 28% | 29% |

zu 2.2. *Wie lange ist die Flugdauer zu den Zielen in Deutschland, Österreich und der Schweiz vom Flughafen München im Durchschnitt?*

| Land | Flugafencode | Flugziel | Flugzeit in Stunden |
|-------------|---------------------|-----------------------|--------------------------------|
| Deutschland | TXL | Berlin (Tegel) | 01:05 |
| Deutschland | BRE | Bremen | 01:10 |
| Deutschland | DTM | Dortmund | 01:10 |
| Deutschland | DRS | Dresden | 00:55 |
| Deutschland | DUS | Düsseldorf | 01:10 |
| Deutschland | FRA | Frankfurt | 00:55 |
| Deutschland | HAM | Hamburg | 01:20 |
| Deutschland | HAJ | Hannover | 01:05 |
| Deutschland | CGN | Köln / Bonn | 01:05 |
| Deutschland | LEJ | Leipzig / Halle | 00:55 |
| Deutschland | FMO | Münster / Osnabrück | 01:10 |
| Deutschland | NUE | Nürnberg | 00:35 |
| Deutschland | PAD | Paderborn / Lippstadt | 01:00 |
| Deutschland | RLG | Rostock | 01:05 |
| Deutschland | SCN | Saarbrücken | 00:45 |
| Deutschland | STR | Stuttgart | 00:45 |
| Deutschland | GWT | Sylt / Westerland | 01:25 |
| Österreich | GRZ | Graz | 00:50 |
| Österreich | VIE | Wien | 00:55 |
| Schweiz | BSL | Basel (BSL) | 01:00 |

| | | | |
|---------|-----|--------|-------|
| Schweiz | GVA | Genf | 01:10 |
| Schweiz | ZRH | Zürich | 00:55 |

zu 2.3. Werden Fluggesellschaften, welche die innerdeutschen Flugziele und die nach Österreich und in die Schweiz ab und nach München bedienen, von der Flughafen München GmbH subventioniert?

Die Flughafen München GmbH beteiligt sich in einzelnen Fällen bei entsprechender Wirtschaftlichkeit und strategischem Interesse zeitlich befristet an den Anlaufkosten einer Airline zur Verbindungsaufnahme. Kurzstreckenverbindungen unter 400 km werden dabei nicht berücksichtigt.

zu 3.1. Wie haben sich die Treibstoffpreise für den gewerblichen Flugverkehr am Flughafen München seit 2009 bis heute entwickelt?

zu 3.2. Wie hat sich der Treibstoffverbrauch im Flugverkehr von und nach München von 2009 bis heute entwickelt?

Die Fragen 3.1. und 3.2. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Treibstoffeinkauf und die Einlagerung des Treibstoffs werden von den Luftverkehrsgesellschaften selbst organisiert. Die Flughafen München GmbH verkauft selbst keinen Treibstoff, dieser wird von Mineralölgesellschaften vertrieben. Über die Entwicklung der Treibstoffpreise sowie des Treibstoffverbrauchs hat die Staatsregierung daher keine Kenntnis und der Flughafen München GmbH liegen hierzu keine Informationen vor.

zu 4.1. Mit welchen staatlichen Steuern und Abgaben ist der Treibstoff für den gewerblichen Flugverkehr belegt (bitte mit Angaben jeweils nach Steuer und in Prozent angeben)?

Energiesteuer

Treibstoffe unterliegen grundsätzlich der Energiesteuer. Die Energiesteuer beträgt derzeit

- für Flugbenzin nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 EnergieStG für 1.000 Liter
721,00 Euro

- für Flugturbinenkraftstoff nach § 2 Absatz 1 Nummer 3 EnergieStG für 1.000 Liter 654,50 Euro.

Nach § 27 Absatz 2 EnergieStG können Flugbenzin, dessen Researchoktanzahl den Wert von 100 nicht unterschreitet, und Flugturbinenkraftstoff in Luftfahrzeugen u.a. für die gewerbliche Luftfahrt energiesteuernfrei verwendet werden. Diese Steuerbefreiung ist dem Grunde nach unionsrechtlich obligatorisch (Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003).

Umsatzsteuer

Treibstoffe unterliegen zudem grundsätzlich der Umsatzsteuer mit dem derzeit gültigen Regelsteuersatz von 19 Prozent. Nach § 4 Nummer 2 i. V. m. § 8 Absatz 2 des Umsatzsteuergesetzes (UStG) können Luftverkehrsunternehmen, welche überwiegend im internationalen Luftverkehr tätig sind, Treibstoffe umsatzsteuerfrei erwerben. Diese Steuerbefreiung ist unionsrechtlich obligatorisch (Artikel 148 Buchstabe e der Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006). Sofern ein Luftverkehrsunternehmen Flugtreibstoff nicht steuerfrei erwerben kann, kann die dafür bezahlte Umsatzsteuer unter den Voraussetzungen des § 15 UStG als Vorsteuer steuerschuld mindernd abgezogen werden.

zu 4.2. Wie hat sich die o. Steuer- und Abgabebelastung seit 2009 entwickelt?

Die oben dargestellte steuerliche Behandlung von Treibstoff ist seit 2009 unverändert. Zum 1. Januar 2011 hat der Bund allerdings die Luftverkehrsteuer eingeführt. Mit dieser Steuer werden alle Flüge, die von deutschen Flughäfen starten, belastet. Die Steuer beträgt seit 1. Januar 2019 je nach Distanz zwischen 7,38 € und 41,49 € pro Fluggast. Die Belastung der Fluggesellschaften betrug im Jahr 2016 rund 1,07 Mrd. € pro Jahr und im Jahr 2017 rund 1,12 Mrd. € pro Jahr. Die endgültige Zahl für 2018 ist noch nicht bekannt. Für 2019 werden die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer auf mehr als 1,2 Mrd. € geschätzt.

zu 4.3. Wie beurteilt die Staatsregierung die Steuer- und Abgabenbelastung des gewerblichen Flugverkehrs politisch?

Die 2011 eingeführte Luftverkehrsteuer hat für die deutsche Luftverkehrswirtschaft zu einer erheblichen Standortbenachteiligung und Wettbewerbsverzerrung geführt.

So wird rund die Hälfte der Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer von deutschen Fluggesellschaften erbracht. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Air Berlin, Hartmut Mehdorn, gab der Luftverkehrssteuer deshalb eine Mitschuld an dem Niedergang der inzwischen insolventen Fluggesellschaft und bezifferte die Kosten, die der Airline dadurch entstanden sind, auf jährlich 100 Mio. €.

Mittelbar betrifft die Luftverkehrssteuer auch die deutschen Flughäfen, da die Steuer den an den deutschen Flughäfen stationierten Airlines den Wettbewerb mit ausländischen Konkurrenten erschwert. Die Hubflughäfen stehen international im Wettbewerb. Wachstumsstarke Flughafenstandorte wie Amsterdam, Dubai oder der neue Flughafen in Istanbul sind direkte Konkurrenten deutscher Hubflughäfen um Luftverkehrsgesellschaften und Luftverkehrsverbindungen.

Die Staatsregierung setzt sich in dieser stark international geprägten Branche seit jeher für wettbewerbsneutrale Lösungen auf globaler Ebene (z.B. im Rahmen der Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO) und damit auch für eine grundlegende Überprüfung bzw. die Abschaffung der Luftverkehrssteuer ein. Es ist daher zu begrüßen, dass im Koalitionsvertrag der Bundesregierung die Zielsetzung festgehalten wurde, unsere Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten zu entlasten.

Einer Änderung der steuerlichen Behandlung von Treibstoff für den Luftverkehr stehen die oben zitierten europarechtlichen Vorschriften entgegen, die auf internationalen Verpflichtungen (wie dem „Chicagoer Luftverkehrsabkommen“ aus dem Jahr 1944) beruhen.

zu 5.1. Wie hat sich die Beförderungskapazität der Passagierflugzeuge im gewerblichen Personenflugverkehr von und nach München von 2009 bis heute entwickelt?

Die Kapazitäten der Passagierflüge im Linien- / Charterverkehr am Flughafen München ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle:

| Zeitraum | Sitzplatzangebot |
|-----------------|-------------------------|
| 2009 | 45.725.437 |
| 2010 | 47.195.437 |

| | |
|------|------------|
| 2011 | 51.389.067 |
| 2012 | 51.648.958 |
| 2013 | 51.548.245 |
| 2014 | 52.387.496 |
| 2015 | 53.589.239 |
| 2016 | 56.378.522 |
| 2017 | 58.246.742 |
| 2018 | 59.730.338 |

zu 5.2. Wie hat sich der gewerbliche Frachtverkehr von und nach München von 2009 bis heute entwickelt?

Der gewerbliche Frachtverkehr bezogen auf den sogenannten Luftfrachtumschlag am Flughafen München stieg zwischen 2009 und 2018 um rund 55 % bzw. durchschnittlich 5,3 % pro Jahr.

| Jahr | Luftfrachtumschlag in Tonnen |
|-------------|---|
| 2009 | 242.149 |
| 2010 | 301.648 |
| 2011 | 320.430 |
| 2012 | 305.235 |
| 2013 | 302.408 |
| 2014 | 323.373 |
| 2015 | 356.366 |
| 2016 | 375.121 |
| 2017 | 388.517 |
| 2018 | 375.247 |

zu 5.3. Wie hat sich die Beförderungskapazität im gewerblichen Frachtverkehr von und nach München von 2009 bis heute entwickelt?

Anders als bei Passagierflügen des Linien- / Charterverkehrs kann bei der Luftfracht keine allgemeine Aussage zur verfügbaren Kapazität getroffen werden. Luftfracht ist hauptsächlich sogenannte Beiladefracht und orientiert sich an Gewicht und Volumen. Große und sperrige Güter können durchaus leicht sein. Die Statistik

der Flughafen München GmbH beinhaltet daher keine entsprechenden Kapazitätsangaben. Generell ist die reine Tonnage zur wirtschaftlichen Bewertung der Luftfracht nur von untergeordneter Bedeutung, da nur äußerst hochwertige und zeitsensible Produkte geflogen werden.

zu 6.1. Wie hoch ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoß pro Passagier und Flugkilometer bei allen gewerblichen Personenflügen innerhalb Deutschlands mit dem Start- oder Zielflughafen München (ggf. annäherungsweise bzw. gemittelt über die verschiedenen Flugzeugtypen)?

Bezogen auf den Flughafen München liegen der Staatsregierung keine diesbezüglichen Informationen vor.

Laut Umweltbundesamt betrug die durchschnittliche Treibhausgas-Emission eines Flugzeugs im Personenverkehr bei einer Auslastung von 82 % unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (Emission Weighting Factor 2) im Bezugsjahr 2017 201 Gramm pro Personenkilometer.

zu 6.2. Wie hoch werden die durch den gewerblichen Flugverkehr am Flughafen München (also durch Flüge aus oder nach München) verursachten Umweltschäden in Euro geschätzt (Klimaschäden, Lärm, andere Schäden)?

zu 6.3. Wie hoch werden die durch den gewerblichen Flugverkehr verursachten Umweltschäden in Euro geschätzt (in Deutschland oder Bayern)?

Die Fragen 6.2. und 6.3. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Staatsregierung und dem Flughafen München liegen keine Erkenntnisse zur Höhe von am Flughafen München vom Luftverkehr verursachten Umweltschäden vor.

In der Öffentlichkeit werden die Klimakosten abstrakt in € / t CO₂ angegeben und von verschiedenen Quellen abweichend beziffert, u.a.:

- Umweltbundesamt: 180 € / t CO₂ (2016)
- Emissionshandel ETS: 24 € / t CO₂

- Potsdam-Institut: 35 € / t CO₂

Im Übrigen wird auf die Antwort der Staatsregierung in der LT-Drs. 17/8051 (Frage 6.c)) verwiesen.

zu 7.1. Wie hoch ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoß pro Passagier und Kilometer bei allen gewerblichen Busfahrten innerhalb Deutschlands mit dem Start- oder Ziel München Hauptbahnhof?

Spezifische Werte für Busfahrten mit Start oder Ziel München Hauptbahnhof liegen der Staatsregierung nicht vor. Das Umweltbundesamt weist für das Bezugsjahr 2017 für Reisebusse und Busse im Fernlinienverkehr Treibhausgase in CO₂-Äquivalanten von 32 Gramm je Personenkilometer aus. Für Linienbusse im ÖPNV betragen die Treibhausgase 75 Gramm je Personenkilometer.

zu 7.2. Wie hoch ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoß pro Passagier und Kilometer bei allen gewerblichen Bahnfahrten innerhalb Deutschlands mit dem Start- oder Ziel München Hauptbahnhof?

Der Münchner Hauptbahnhof wird überwiegend von Fahrzeugen mit elektrischer Traktion angefahren, die unmittelbar kein CO₂ ausstoßen.

Laut Umweltbundesamt beträgt die durchschnittliche Treibhausgas-Emission der Bahn im Personen-Fernverkehr bei einer Auslastung von 56 % 36 Gramm pro Personenkilometer; im Nahverkehr bei einer Auslastung von 27 % sind es 60 Gramm Treibhausgase pro Personenkilometer (Bezugsjahr 2017).

zu 7.3. Wie viel Zeit vor dem Boarding sollte der Fluggast im innereuropäischen oder innerdeutschen gewerblichen Personenverkehr derzeit für Check-in etc. am Flughafen veranschlagen bzw. wie lange vor dem Boarding sollte er am Flughafen sein (bitte Angaben jeweils mit Gepäck/Handgepäck und nur mit Handgepäck)?

Die Fluggesellschaft Lufthansa, die am Flughafen München zu den angefragten Destinationen den Großteil der Passagiere befördert, gibt als Check-in-Annahmeschlusszeiten für Business-Class-Kunden grundsätzlich rund 40 Minuten

und für Economy-Class-Kunden bzw. Premium Economy-Class-Kunden grundsätzlich rund 60 Minuten vor Abflug an.

zu 8.1. Wie bewertet die Staatsregierung die durch den Flugverkehr verursachten Klima- und Umweltschäden politisch?

Die Staatsregierung begrüßt die Verpflichtung der Luftverkehrsindustrie zu globalen Emissionsminderungszielen. Bis 2050 will die Branche die CO₂-Emissionen um 50 % gegenüber 2005 reduzieren. Zusätzlich soll ab 2020 das Verkehrswachstum CO₂-neutral erfolgen. Die enormen Wachstumsperspektiven des Luftverkehrs erfordern jedoch zusätzliche Anstrengungen zur CO₂-Minderung.

zu 8.2. Sieht die Staatsregierung aus klima- und umweltpolitischen Gründen Grenzen des Wachstums des Flugverkehrs?

Die Staatsregierung setzt im Sinn eines umweltverträglichen Flugverkehrs auf Innovationen in Forschung und Entwicklung.

zu 8.3. Welche Instrumente und Maßnahmen hält die Staatsregierung für besonders geeignet, um Klima- und Umweltschäden des Flugverkehrs zu reduzieren (bitte getrennt nach Umweltauswirkungen auflühren)?

Auf die Antwort der Staatsregierung in der LT-Drs. 17/8051 (Frage 7.c)) wird verwiesen. Darüber hinaus sind beispielsweise emissionsmindernde Techniken am Terminal (Pre-Conditioned Air) und im Tank (eFuels) zu nennen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Hans Reichhart
Staatsminister