



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christian Zwanziger, Dr. Markus Büchler,
Stephanie Schuhknecht BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 12.05.2021

Flugplätze für die Allgemeine Luftfahrt

Das Ziel unter Kapitel 4.5.5 „Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt“ des Landesentwicklungsprogramms Bayern legt derzeit fest, dass in der Regel jede Region über mindestens einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen muss. Als Grundsatz ist nach wie vor festgelegt, dass die regionalen Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt in ihrem Bestand gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Wir fragen die Staatsregierung:

1. Welche Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt gibt es in Bayern (bitte auflisten)? 2
2. An welche Verkehrslandeplätze sind bisher finanzielle Zuschüsse vom Freistaat Bayern geflossen (bitte Höhe, Zweck und gegebenenfalls Zweckbindungsfrist nennen)? 2
3. a) Welche Flugbewegungszahlen im gewerblichen Luftverkehr (Starts und Landungen) gab es in den vergangenen zehn Jahren an den einzelnen Luftverkehrsanschlüssen für die Allgemeine Luftfahrt (bitte nach Flugplätzen auflisten)? 3
b) Welche Flugbewegungszahlen im nichtgewerblichen Luftverkehr (Starts und Landungen) gab es in den vergangenen zehn Jahren an den einzelnen Luftverkehrsanschlüssen für die Allgemeine Luftfahrt (bitte nach Flugplätzen auflisten)? 3
c) Wie gliedern sich diese Flugbewegungen nach Luftfahrzeugkategorien (bitte nach Flugplätzen auflisten)? 3
4. Wie haben sich die Fluggastzahlen an den einzelnen Luftverkehrsanschlüssen für die Allgemeine Luftfahrt in Bayern die letzten zehn Jahre entwickelt? 4
5. a) Auf welcher Bedarfsermittlung beruht die Annahme, dass zur Deckung der regionalen und teilträumlichen Luftverkehrsnachfrage neben den internationalen Verkehrsflughäfen München, Nürnberg und Memmingen weitere Flugplätze für die Allgemeine Luftfahrt erforderlich sind (siehe Erläuterungen zu 4.5.5 im LEP)? 4
b) Inwieweit ist nach Ansicht der Staatsregierung der Ausbau der regionalen Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt weiterhin mit Klimaschutzziele vereinbar? 4
c) Welche konkreten Kriterien müssen erfüllt sein, damit eine Planungsregion vom aktuellen Ziel 4.5.5 des Landesentwicklungsprogrammes, das festlegt, dass in der Regel jede Planungsregion über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen soll, ausgenommen werden kann? 5

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

6. a) Könnten Dritte im Falle einer Schließung des Flugplatzes Augsburg, infolge eines Ausstiegs der Kommune aus der Betreibergesellschaft, Ansprüche gegen die Kommune geltend machen, z. B. in der Nähe des Flugplatzes angesiedelte luftfahrtaffine Gewerbebetriebe? 5
- b) Bestehen im Falle eines Ausstiegs der Kommune Augsburg aus der Betreibergesellschaft des Flugplatzes weitere Zahlungsverpflichtungen der Kommune, auf deren Höhe der Freistaat Einfluss hat (z. B. Zurückzahlungen von Zuschüssen für Altersvorsorge etc.)? 5
7. a) Welche weiteren bayerischen Kommunen betreiben Flugplätze, die in der Vergangenheit als Regionalflughäfen mit Linienverkehr vom Freistaat bezuschusst wurden? 5
- b) Welche Ansprüche können Dritte im Falle einer Schließung dieser Flugplätze, infolge des Ausstiegs der Kommune aus der Betreibergesellschaft, im Einzelfall gegen die jeweilige Kommune geltend machen, z. B. in der Nähe des Flugplatzes angesiedelte luftfahrtaffine Gewerbebetriebe? 5
- c) Welche Zahlungspflichten bestehen für diese Kommunen im Falle eines Ausstiegs aus der Betreibergesellschaft, auf deren Höhe der Freistaat Einfluss hat, im Einzelfall (z. B. Zurückzahlungen von Zuschüssen für Altersvorsorge etc.)? 5

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 10.06.2021

Vorbemerkung:

Unter Allgemeiner Luftfahrt wird der zivile Luftverkehr mit Ausnahme des Linien- und Charterflugverkehrs verstanden. Für die Abwicklung des zivilen Luftverkehrs stehen in Bayern neben den internationalen Verkehrsflughäfen München, Nürnberg und Memmingen 22 Verkehrslandeplätze, 69 Sonderlandeplätze, 18 Sonderlandeplätze für Ultraleichtflugzeuge, 72 Hubschraubersonderlandeplätze, 46 Segelfluggelände sowie 1 Sonderflughafen zur Verfügung (Stand: 31.12.2020).

Die Beantwortung der nachfolgenden Fragen bezieht sich ausschließlich auf die 18 Flugplätze, die eine sog. Schwerpunktfunktion nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) wahrnehmen.

1. Welche Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt gibt es in Bayern (bitte auflisten)?

Folgende Flugplätze nehmen die Funktion eines Schwerpunktländesplatzes im Sinne des LEP wahr: Verkehrslandeplatz (VLP) Aschaffenburg, VLP Augsburg, Sonderlandeplatz (SLP) Bamberg-Breitenau, VLP Bayreuth, VLP Coburg-Brandensteinebene, VLP Eggenfelden, VLP Giebelstadt, VLP Haßfurt-Schweinfurt, VLP Herzogenaurach, VLP Hof-Plauen, VLP Landshut-Ellermühle, VLP Manching, SLP Mühldorf, VLP Regensburg-Oberhub, VLP Rothenburg, VLP Straubing-Wallmühle, VLP Passau-Vilshofen, VLP Weiden.

2. An welche Verkehrslandeplätze sind bisher finanzielle Zuschüsse vom Freistaat Bayern geflossen (bitte Höhe, Zweck und gegebenenfalls Zweckbindungsfrist nennen)?

In den letzten zehn Jahren sind folgende Zuschüsse an Verkehrslandeplätze, die eine Schwerpunktfunktion nach dem LEP wahrnehmen, bewilligt worden:

VLP Augsburg:

2015: Erneuerung Wetterstation und Flugfunk, Zuschuss 201.972 Euro

VLP Coburg-Brandensteinebene:

2019: Verlängerung Anflugbefeuerung, Zuschuss 255.000 Euro

VLP Eggenfelden:

2019: Erneuerung Start- und Landebahn, Zuschuss 315.812 Euro

VLP Giebelstadt:

2012: Maßnahmen im Zusammenhang mit der Konversion, Zuschuss 3.565.446 Euro

VLP Haßfurt-Schweinfurt:

2011 Einrichtung Instrumentenflugbetrieb, Zuschuss 322.560 Euro

VLP Hof-Plauen:

2020 Erneuerung Wetterstation, Zuschuss 98.000 Euro

2020 Anschaffung Kompaktblaskehrgerät, Zuschuss 224.000 Euro

2020 Anschaffung Unimog, Zuschuss 92.596 Euro

2019 Ersatzbeschaffung Flugfeldtankfahrzeug, Zuschuss 225.000 Euro

2018 Erneuerung Stromversorgung, Zuschuss 157.121 Euro

2017 Modernisierung Flugplatzzaun, Trafoanlage, Flugplatzkennfeuer, Zuschuss 829.345 Euro

2017 Beschaffung Feuerwehrfahrzeug, Zuschuss 409.489 Euro

2015 Beschaffung Mehrzweckfahrzeug, Zuschuss 117.000 Euro

2014 Energetische Sanierung Tower, Zuschuss 463.982 Euro

2011 Neubau Shelter für Instrumentenlandesystem, Netzersatzanlage, Zuschuss 234.100 Euro

VLP Landshut:

2020 Neubau Tower, Zuschuss 225.000 Euro

2013 Sanierung Start- und Landebahn, Zuschuss 385.900 Euro

VLP Rothenburg:

2012 Ausbau Tankstelle und Versorgungseinrichtungen, Zuschuss 55.100 Euro

VLP Straubing:

2019 Errichtung einer Zaunanlage, Zuschuss 20.904 Euro

2018 Erweiterung Flugplatzgelände, Zuschuss 1.766.000 Euro

2018 Wettermessstation und Bodenfunkgeräte, Zuschuss 47.667 Euro

2014 Infrastrukturmaßnahmen, Zuschuss 168.900 Euro

2011 Anschaffung Schlepper, Zuschuss 29.874 Euro

VLP Vilshofen:

2018 Beschaffung Feuerlöschfahrzeug, Zuschuss 22.306 Euro

VLP Weiden:

2017 Erneuerung Betankungsfläche, Zuschuss 69.954 Euro

Die Zweckbindungsfrist wird von der zuständigen Regierung in eigener Zuständigkeit im Zuwendungsbescheid festgesetzt, sie beträgt im Regelfall zwischen 5 und 25 Jahren.

- 3. a) Welche Flugbewegungszahlen im gewerblichen Luftverkehr (Starts und Landungen) gab es in den vergangenen zehn Jahren an den einzelnen Luftverkehrsanschlüssen für die Allgemeine Luftfahrt (bitte nach Flugplätzen auflisten)?**
- b) Welche Flugbewegungszahlen im nichtgewerblichen Luftverkehr (Starts und Landungen) gab es in den vergangenen zehn Jahren an den einzelnen Luftverkehrsanschlüssen für die Allgemeine Luftfahrt (bitte nach Flugplätzen auflisten)?**

Die erbetenen Zahlen zu den Flugbewegungen werden durch das Statistische Bundesamt erfasst und veröffentlicht. Sie sind im Internet kostenfrei für jedermann verfügbar (<https://www.destatis.de/DE/Service/Bibliothek/publikationen-fachserienliste-8.html>).

- c) Wie gliedern sich diese Flugbewegungen nach Luftfahrzeugkategorien (bitte nach Flugplätzen auflisten)?**

Hierzu liegen keine Informationen vor. Gemäß § 70 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist die Kategorie eines Luftfahrzeuges nicht Gegenstand der Dokumentation im Hauptflugbuch.

4. Wie haben sich die Fluggastzahlen an den einzelnen Luftverkehrsanschlüssen für die Allgemeine Luftfahrt in Bayern die letzten zehn Jahre entwickelt?

Die erbetenen Zahlen zu den Fluggastzahlen werden durch das Statistische Bundesamt erfasst und veröffentlicht. Sie sind im Internet kostenfrei für jedermann verfügbar (https://www.destatis.de/DE/Service/Bibliothek/_publikationen-fachserienliste-8.html).

5. a) Auf welcher Bedarfsermittlung beruht die Annahme, dass zur Deckung der regionalen und teilträumlichen Luftverkehrsnachfrage neben den internationalen Verkehrsflughäfen München, Nürnberg und Memmingen weitere Flugplätze für die Allgemeine Luftfahrt erforderlich sind (siehe Erläuterungen zu 4.5.5 im LEP)?

Die internationalen Verkehrsflughäfen München, Nürnberg und Memmingen dienen vor allem der Abwicklung des Linien- und Charterflugverkehrs. Daneben besteht jedoch bayernweit ein Bedarf an Luftverkehrsinfrastruktur, der für die Abwicklung von Geschäftsreise-, Werkluft- und Privatluftverkehren zur Verfügung steht. Ziel ist es, dass alle Landesteile ausreichend mit einer hochwertigen Luftverkehrsinfrastruktur versorgt werden. Für Unternehmen ist ein schnell erreichbarer Luftverkehrsanschluss ein wichtiger Standortfaktor. Dies gilt gerade auch für international tätige Mittelständler außerhalb der Ballungszentren, unter ihnen viele sog. Hidden Champions. Nur ein in den Regionen vorhandener Luftverkehrsanschluss ermöglicht schnelle Reaktionszeiten in puncto Lieferketten und Personaleinsatz. Die an den Flugplätzen für die Allgemeine Luftfahrt vorhandenen Betankungsmöglichkeiten stellen darüber hinaus die Versorgung mit Flugkraftstoffen in der Fläche sicher, z. B. auch für Rettungshubschrauber und die Hubschrauber der Bundes- und Landespolizei.

b) Inwieweit ist nach Ansicht der Staatsregierung der Ausbau der regionalen Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt weiterhin mit Klimaschutzziele vereinbar?

Die 18 sogenannten Schwerpunktlandeplätze werden nicht vom Freistaat betrieben, sondern befinden sich in regionaler Trägerschaft (u. a. Kommunen, Landkreise, Privatunternehmen), in deren Verantwortung folglich auch Art und Umfang von (Ausbau-)Investitionen liegen. Nach Beobachtungen der Staatsregierung betrafen zahlreiche Maßnahmen die Sanierung des Flugplatzbestandes oder andere Maßnahmen im Sinne der Luftverkehrssicherheit. Die anderen Investitionen bezogen sich weit überwiegend auf den Austausch von in die Jahre gekommenen Ausrüstungsgegenständen. Investiert wurde z. B. in moderne, energieeffiziente Betriebsfahrzeuge. Daneben waren z. B. die energetische Sanierung/Neubau von Tower oder auch die Erneuerung von (Tank-) Betriebsflächen mit dem Ziel, keine Fremd-/Betriebsstoffe in die Umwelt abzugeben, Gegenstand der Investitionen. Viele dieser Investitionen trugen damit auch dem Umwelt- und Klimaschutzgedanken Rechnung.

Die einzelnen Schwerpunktlandeplätze unterscheiden sich aber auch im Hinblick auf ihre Ausrichtung auf innovative Geschäftsfelder. Unterschiedlich sind daher auch die Entwicklungsperspektiven, die sich den einzelnen Flugplätzen im Hinblick auf klimafreundlicheren Luftverkehr und neue Mobilität bieten. Mit Blick auf den Flugplatzzwang aller Flugzeuge können sie eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung der für Treibhausgasreduzierung notwendige Luftfahrtforschung in Bayern spielen. Auch bietet sich die Chance, geeignete vorhandene Flugplatzinfrastruktur für die Erprobung neuer Mobilitätsformen zu verwenden. Die vorhandenen bestandskräftigen Genehmigungen für die Durchführung von Flugbetrieb bieten hierbei – neben der teils attraktiven Lage innerhalb von Metropolregionen – möglicherweise entscheidende Vorteile bei der Implementierung neuer Mobilitätsformen. Auch unter Klimagesichtspunkten ist die Verwendung und ggf. Ergänzung vorhandener Infrastruktur dem Errichten neuer Infrastruktur allein für neue Mobilitätsformen vorzuziehen.

- c) Welche konkreten Kriterien müssen erfüllt sein, damit eine Planungsregion vom aktuellen Ziel 4.5.5 des Landesentwicklungsprogrammes, das festlegt, dass in der Regel jede Planungsregion über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen soll, ausgenommen werden kann?**

In der Begründung zu Nr. 4.5.5 des Landesentwicklungsprogramms Bayern ist ausgeführt, dass die Regionen 14 (München), 15 (Donau-Iller), 16 (Allgäu) sowie 17 (Oberland) von dem landesplanerischen Ziel, über einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt zu verfügen, ausgenommen sind. Für die Region 14 (München) gilt, dass diese luftverkehrsmäßig intensiv und angemessen erschlossen ist und das Ziel, dass in der Regel jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen muss, angesichts der ausreichenden luftverkehrlichen Erschließung in der dicht besiedelten Region 14 hinter dem Bedarf an Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen zurückstehen muss. Für die Regionen 15 (Donau-Iller) und 16 (Allgäu) steht aufgrund seiner vorhandenen Kapazitäten der Verkehrsflughafen Memmingen für die Allgemeine Luftfahrt zur Verfügung. In der Region 17 (Oberland) wird auf die Anlegung eines neuen Flugplatzes verzichtet, da dies dem Grundanliegen der Alpenkonvention entspricht, die Umweltbelastungen durch den Luftverkehr so weit wie möglich zu reduzieren. Alle anderen bayerischen Planungsregionen verfügen über sogenannte Schwerpunktlandeplätze und damit auch Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt.

- 6. a) Könnten Dritte im Falle einer Schließung des Flugplatzes Augsburg, infolge eines Ausstiegs der Kommune aus der Betreibergesellschaft, Ansprüche gegen die Kommune geltend machen, z. B. in der Nähe des Flugplatzes angesiedelte luftfahrtaffine Gewerbebetriebe?**
- b) Bestehen im Falle eines Ausstiegs der Kommune Augsburg aus der Betreibergesellschaft des Flugplatzes weitere Zahlungsverpflichtungen der Kommune, auf deren Höhe der Freistaat Einfluss hat (z. B. Zurückzahlungen von Zuschüssen für Altersvorsorge etc.)?**

Diese Fragen können nicht beantwortet werden, da der Staatsregierung weder bekannt ist, welche Verpflichtungen der Betreiber des VLP Augsburg gegenüber Dritten hat, noch welche vertraglichen Regelungen in der Betreibergesellschaft getroffen sind. Es handelt sich jeweils um Fragestellungen, die nur im konkreten Einzelfall von den Beteiligten beantwortet werden können.

- 7. a) Welche weiteren bayerischen Kommunen betreiben Flugplätze, die in der Vergangenheit als Regionalf Flughäfen mit Linienverkehr vom Freistaat bezuschusst wurden?**

Der VLP Bayreuth wird von der Stadt Bayreuth betrieben, der VLP Hof-Plauen von einer GmbH, deren Gesellschafter Stadt und Landkreis Hof sind. An beiden Flugplätzen fand in der Vergangenheit Linienverkehr statt, dieser wurde jedoch vor nahezu 20 Jahren eingestellt. Beide Flugplätze sind bzw. waren jedoch nicht als Regionalf Flughafen eingestuft.

- b) Welche Ansprüche können Dritte im Falle einer Schließung dieser Flugplätze, infolge des Ausstiegs der Kommune aus der Betreibergesellschaft, im Einzelfall gegen die jeweilige Kommune geltend machen, z. B. in der Nähe des Flugplatzes angesiedelte luftfahrtaffine Gewerbebetriebe?**
- c) Welche Zahlungsverpflichtungen bestehen für diese Kommunen im Falle eines Ausstiegs aus der Betreibergesellschaft, auf deren Höhe der Freistaat Einfluss hat, im Einzelfall (z. B. Zurückzahlungen von Zuschüssen für Altersvorsorge etc.)?**

Diese Fragen können nicht beantwortet werden, da der Staatsregierung weder bekannt ist, welche Verpflichtungen die Betreiber dieser Verkehrslandeplätze gegenüber Dritten haben, noch welche vertraglichen Regelungen in den jeweiligen Betreibergesellschaften getroffen sind. Es handelt sich jeweils um Fragestellungen, die nur im konkreten Einzelfall von den Beteiligten beantwortet werden können.