



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 09.03.2020

### **Entgeltordnung des Flughafens München**

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) In welchen Aspekten unterscheidet sich die novellierte Entgeltordnung von 2020 von ihrer Vorgängerversion? ..... 2
- b) Inwiefern ist das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr an der Erstellung bzw. Novellierung der Entgeltordnung des Flughafens München beteiligt? ..... 2
- c) Unter welchen Umständen kann das Staatsministerium die Vorschläge der Flughafen München GmbH (FMG) für eine Novellierung der Entgeltordnung ablehnen? ..... 2
  
2. a) Für welche Parameter werden im Rahmen der Entgeltordnung des Flughafens München Kosten erhoben? ..... 3
- b) Welche Schadstoffe werden im Rahmen des emissionsorientierten Grundentgelts berücksichtigt? ..... 3
- c) Wie steht die Staatsregierung dazu, weitere Schadstoffemissionen, wie beispielsweise CO<sub>2</sub>, Feinstaub und Ultrafeinpartikel (UFP), mit Entgelten zu belegen, um eine Lenkungswirkung im Sinne emissionsärmerer Flugzeugtypen zu erzielen? ..... 3
  
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? ..... 3
- b) Aus welchen Gründen wird der innerdeutsche Flugverkehr im Rahmen des Passagierentgelts nicht deutlich höher belastet als der europäische Flugverkehr? ..... 3
- c) Mit welcher Begründung wird der internationale Flugverkehr im Rahmen des Passagierentgelts höher belastet als der innerdeutsche und europäische? ..... 3
  
4. a) In welchen Fällen können Fluggesellschaften Ausnahmen bzw. Vergünstigungen bei den erhobenen Entgelten erhalten? ..... 4
- b) Inwiefern gewährt die FMG Vergünstigungen im Rahmen von Einzelverträgen neben der Entgeltordnung? ..... 4
  
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)? ..... 4
- 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)? ..... 4
- c) Mit welcher Begründung wurden die Beträge der Stufen 1–3 in der aktuellen Entgeltordnung im Gegensatz zur Vorgängerversion annähernd verdoppelt? ..... 4

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) Welche Anreize für Fluggesellschaften versucht die Entgeltordnung im Rahmen der Ausgestaltung der verschiedenen Entgelte zu setzen? ..... 4
- 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)? ..... 5
7. a) Mit welcher Begründung enthält die Entgeltordnung des Flughafens München keine Regelung für Zuschläge auf das Lärmentgelt zu den Tagesrand- und Nachtzeiten zwischen 22.00 und 06.00 Uhr? ..... 5
- b) Sieht die Staatsregierung den Bedarf für entsprechende Zuschläge auf das Lärmentgelt zu den Tagesrand- und Nachtzeiten, um eine Lenkungswirkung im Sinne einer Verringerung der Nachtflüge zu erzielen? ..... 5
- c) Sieht die Staatsregierung den Bedarf, die Differenz zwischen dem Start- und Landeentgelt für Flüge zwischen 06.00 und 22.00 Uhr sowie dem entsprechenden Entgelt für Flüge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr zu erhöhen, um eine Lenkungswirkung im Sinne einer Verringerung der Nachtflüge zu erzielen? ..... 5
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)? ..... 5
- b) Mit Einnahmen in welcher Höhe rechnet die FMG für das Jahr 2020? ..... 5

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr unter Berücksichtigung einer Stellungnahme der Flughafen München GmbH**  
vom 15.04.2020

### 1. a) In welchen Aspekten unterscheidet sich die novellierte Entgeltordnung von 2020 von ihrer Vorgängerversion?

Die Luftverkehrsentsgelte 2020 wurden im Vergleich zu den Entgelten 2019 um durchschnittlich 4,5 Prozent 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 Prozent erhöht.

### b) Inwiefern ist das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr an der Erstellung bzw. Novellierung der Entgeltordnung des Flughafens München beteiligt?

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ist gemäß §§ 19b Abs. 1, 31 Abs. 2 Nr. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. § 39 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) i. V. m. Art. 9 Abs. 1 Gesetz über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) die zuständige Genehmigungsbehörde für die Entgeltordnung des Flughafens München. Als solche prüft sie die Entgeltordnung auf Antrag des Flughafens München und genehmigt diese, wenn die gesetzlichen Vorgaben des § 19b LuftVG eingehalten werden.

### c) Unter welchen Umständen kann das Staatsministerium die Vorschläge der Flughafen München GmbH (FMG) für eine Novellierung der Entgeltordnung ablehnen?

Die Genehmigung kann nur versagt werden, wenn die von der FMG zur Genehmigung beantragte Entgeltordnung nicht den rechtlichen Vorgaben des § 19b LuftVG ent-

spricht, 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?**

Die der Kalkulation der Entgelte zugrunde liegenden Kosten beziehen sich auf die von der FMG vorzuhaltenden Flughafeninfrastrukturanlagen und -einrichtungen sowie die für die Abwicklung des Luftverkehrs erforderlichen Flughafendienstleistungen.

**b) Welche Schadstoffe werden im Rahmen des emissionsorientierten Grundentgelts berücksichtigt?**

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<sub>x</sub>) und Kohlenwasserstoff- (HC) Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß der Vorschrift ICAO Annex 16 Volume II.

**c) Wie steht die Staatsregierung dazu, weitere Schadstoffemissionen, wie beispielsweise CO<sub>2</sub>, Feinstaub und Ultrafeinpartikel (UFP), mit Entgelten zu belegen, um eine Lenkungswirkung im Sinne emissionsärmerer Flugzeugtypen zu erzielen?**

Wie in der Antwort zu Frage 2 b dargestellt, schafft die derzeitige Entgeltordnung bereits einen monetären Anreiz zur Reduktion von Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen. 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. Bundes-Immissionsschutzverordnung – 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?**

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.

**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?**

Die Berechnung der Entgelte hat gemäß § 19b LuftVG kostenbezogen zu erfolgen (siehe Antwort zu Frage 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 not-

wendigen 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?**

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

**b) Inwiefern gewährt die FMG Vergünstigungen im Rahmen von Einzelverträgen neben der Entgeltordnung?**

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)?**

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

**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)?**

Nachfolgende Tabelle stellt die Gesamthöhe der Rückerstattungen aus dem Kappungsmodell von 2015 bis 2019 in Mio. Euro dar:

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

**c) Mit welcher Begründung wurden die Beträge der Stufen 1–3 in der aktuellen Entgeltordnung im Gegensatz zur Vorgängerversion annähernd verdoppelt?**

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?**

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.

- 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)?**

Der Staatsregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

7. a) **Mit welcher Begründung enthält die Entgeltordnung des Flughafens München keine Regelung für Zuschläge auf das Lärmertgelt zu den Tagesrand- und Nachtzeiten zwischen 22.00 und 06.00 Uhr?**

Wie bereits unter Frage 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.

- b) **Sieht die Staatsregierung den Bedarf für entsprechende Zuschläge auf das Lärmertgelt 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 06.00 und 22.00 Uhr sowie dem entsprechenden Entgelt für Flüge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr zu erhöhen, um eine Lenkungswirkung im Sinne einer Verringerung der Nachtflüge zu erzielen?**

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)?**

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. Euro	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, Lärmertgelte, Abstellentsgelte)	142	155	162	170	178
Variable Luftverkehrsentsgelte (Passagier-/Frachtentsgelte und Kappungsmodell)	345	373	405	432	454

- b) **Mit Einnahmen in welcher Höhe rechnet die FMG für das Jahr 2020?**

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.