



Redigiertes Wortprotokoll der 61. Sitzung

Ausschuss für Tourismus

Berlin, den 13. März 2024, 15:00 Uhr

Paul-Löbe-Haus

4.600

Vorsitz: Jana Schimke, MdB

Tagesordnung – Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 4

Öffentliche Anhörung zum Thema "Konzepte für einen nachhaltig resilienten kundenfreundlichen Flugreiseverkehr"



Teilnehmende Ausschussmitglieder

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Bartz, Alexander Hagl-Kehl, Rita Troff-Schaffarzyk, Anja Werner, Lena Yüksel, Gülistan Zierke, Stefan	
CDU/CSU	Brehmer, Heike Donth, Michael Karliczek, Anja Schimke, Jana	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Liebert, Anja Schmidt, Stefan	
FDP	Tippelt, Nico Wagner, Tim	
AfD	Moncsek, Mike Münzenmaier, Sebastian	
Die Linke	Latendorf, Ina	



Liste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung zum Thema

„**Konzepte für einen nachhaltig resilienten kundenfreundlichen Flugreiseverkehr**“

am Mittwoch, 13. März 2024, 15:00 – 16:15 Uhr

Ralph Beisel

Geschäftsführer, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

Sven Bergelin

Bundesfachgruppenleiter Luftverkehr und Maritime Wirtschaft, ver.di

Dr. Christof Berlin

Leiter, Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V.

Dr. Stefan Berndes

Abteilungsleiter Luftfahrt, Ausrüstung und Werkstoffe,
Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.

Michael Müller-Görnert

Verkehrspolitischer Sprecher, Verkehrsclub Deutschland e.V.

Matthias von Randow

Hauptgeschäftsführer, Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft

Prof. Dr. Rainer Schwarz

Geschäftsführer, Flughafen Münster/Osnabrück

Das Gesamttabelleau der Sachverständigen wurde im Einvernehmen aller Fraktionen vorgeschlagen und beschlossen.



Tagesordnungspunkt

Öffentliche Anhörung zum Thema "Konzepte für einen nachhaltig resilienten kundenfreundlichen Flugreiseverkehr"

hierzu wurde verteilt:

A-Drs. 20(20)157
A-Drs. 20(20)158
A-Drs. 20(20)159
A-Drs. 20(20)160
A-Drs. 20(20)161
A-Drs. 20(20)162
A-Drs. 20(20)163

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie recht herzlich zur heutigen öffentlichen Anhörung des Tourismusausschusses zum Thema „Konzepte für einen nachhaltigen, resilienten, kundenfreundlichen Flugreiseverkehr“.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, den Koordinator der Bundesregierung für Tourismus, Herrn Dieter Janecek, zu begrüßen. Es gibt eine Veränderung in den Reihen der SPD-Fraktion. Abg. Daniel Rinkert hat den Ausschuss verlassen und ihm folgt Abg. Alexander Bartz. Herzlich willkommen im Tourismus-Ausschuss.

Ich möchte sehr gerne unsere Sachverständigen begrüßen, die wir hier heute eingeladen haben. Wir haben zu Gast Ralf Beisel, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. Wir begrüßen Sven Bergelin, Bundesfachgruppenleiter Luftverkehr und maritime Wirtschaft von Verdi. Wir haben zu Gast Dr. Christoph Berlin, Leiter der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personennahverkehr. Wir begrüßen digital zugeschaltet Dr. Stefan Berndes, Abteilungsleiter Luftfahrt, Ausrüstung und Werkstoffe vom Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie. Wir begrüßen Michael Müller-Görnert, verkehrspolitischer Sprecher vom Verkehrsclub Deutschland. Wir haben zu Gast Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft. Und *last but not least* begrüßen wir Prof. Dr. Rainer Schwarz, Geschäftsführer vom Flughafen Münster Osnabrück. Und damit, glaube ich, bekommen wir heute alle Fragen beantwortet, die wir haben.

Wir haben uns mit den Obleuten auf zwei Fragestunden à sechs Minuten verständigt. Das heißt, binnen sechs Minuten stellt eine Fraktion ihre Fragen an Sie. Und die Befragten müssen auch innerhalb dieses Zeitfensters diese Fragen beantworten.

Wir beginnen mit der SPD-Fraktion. Und die Frage stellt Frau Abg. Troff-Schaffarzyk.

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Die Luftfahrt ist eine enorm wichtige Branche für den Tourismus. Und die Luftverkehrsinfrastruktur dient der globalen Erreichbarkeit Deutschlands und ist damit Teil der Daseinsvorsorge. Dementsprechend wurde die Branche in der Pandemie unterstützt mit Kurzarbeitergeld, direkten Finanzhilfen und Krediten, weil die Branche ebenso wichtig ist. Auch bei der Personalanwerbung im Ausland 2023 ist es gelungen, mit dem Fachkräfteeinwanderungsgesetz die Bedingungen für die Anwerbung von Personal im Ausland zu verbessern. Da wird die Branche konkret unterstützt. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die Rahmenbedingungen für Unternehmen und Beschäftigte verbessert werden, beispielsweise durch die Einführung des Frankfurter Modells. Ich bin froh, dass es uns auch gelungen ist, gemeinsam mit der Branche und den Gewerkschaften als SPD die Einführung einer Kerosinsteuer zu verhindern. Und mir ist es auch ein wichtiges Anliegen, nochmal darauf hinzuweisen, dass die Vereinbarung des Koalitionsvertrages zur Investition der Einnahmen der Luftverkehrssteuer in die Transformation der Branche dann auch umgesetzt wird.

Ich habe Fragen an Herrn von Randow. Viele Fluggesellschaften haben in den vergangenen Jahren gute Geschäftsergebnisse teils Rekordergebnisse erzielt. Die Erlöse pro Passagier sind stark gestiegen. Die Passagierzahlen an den deutschen Flughäfen bleiben aber vergleichsweise niedrig. Wie passen diese beiden Entwicklungen zusammen?

Und eine zweite Frage: Bei der langsamen Erholung des Luftverkehrs in Deutschland wird oft auf die hohen Standortkosten verwiesen. Es hat sich aber auch das Reiseverhalten verändert. Nach dem Ende der pandemiebedingten Einschränkungen wollten viele Menschen wieder in den Urlaub ans Meer. Entsprechend stark hat sich dann der Luftverkehr in vielen südeuropäischen Feriendestinationen wie



Italien, Spanien und Portugal erholt. Hingegen hat gerade der Geschäftsreiseverkehr, der für Deutschland auch ein wichtiges Standbein war, durch die zunehmende Digitalisierung und natürlich auch den Ausbau der Bahn stark verloren. Wie bewerten Sie diese Verlagerungseffekte?

Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft): Es ist schön, dass Unternehmen des Luftverkehrs in Deutschland auch wieder Geld verdienen, nachdem sie in der pandemiebedingten Auszeit des Luftverkehrs massiv Geld verloren haben. Das versetzt sie überhaupt in die Lage, wieder zu investieren, und zwar in die technologische und auch ökologische Modernisierung sowie in Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Luftverkehr haben wir Beschäftigungsverhältnisse unterschiedlichster Art. Aber es sind tariflich abgesicherte Beschäftigungsverhältnisse und auch das muss finanziert werden. Deswegen noch einmal. Es ist gut, dass wieder Geld verdient wird. Trotzdem müssen wir feststellen, dass nach der Pandemie der Luftverkehr in ganz entscheidenden Bereichen nicht mehr zurückgekommen ist – in Deutschland anders als in allen anderen europäischen Staaten. Wir stellen mittlerweile Monat für Monat in unseren Statistiken fest, dass in dem besonders relevanten Verkehrssegment, das wir den „europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr“ nennen, dass dieser Verkehr im Vergleich zur Europäischen Union, wo er inzwischen wieder bei 100 bis 120 Prozent des Niveaus vor der Corona-Pandemie angelangt ist, sich in Deutschland nur bei etwas über 60 Prozent eingependelt hat. Das ist eine dramatische Entwicklung, die wir so noch nie in Deutschland gesehen haben. Diese hat sich in den letzten zwei Jahren verfestigt und sie bedeutet, die Luftverkehrsankündigung Deutschlands hat sich massiv verschlechtert, und zwar nach Europa herein. Wir sind hier im Tourismusausschuss. Das muss zu denken geben für die Frage, wie die Tourismuswirtschaft – ein wichtiger Grundpfeiler für den Wirtschaftsstandort Deutschland – eigentlich zurückkommen will, wenn die Mobilitätsankündigung nicht funktioniert.

Sie haben darauf hingewiesen, dass wir immer wieder sagen, dass diese Entwicklung mit den hohen Standortkosten zu tun hat. Wir müssen feststellen, dass seit 2020 die staatlichen Standortkosten in Deutschland massiv gestiegen sind. Das hat vor al-

len Dingen mit der abermaligen Erhöhung der Luftverkehrssteuer zu tun. Im kommenden Mai wird die Luftverkehrssteuer nochmal deutlich verschärft. Hinzu kommen die steigenden staatlichen Gebühren für die Luftsicherheit und die staatlichen Flugsicherungskosten. Damit liegen wir im europäischen Vergleich inzwischen deutlich über dem Niveau. Wenn das so ist, entscheiden sich Fluggesellschaften beim Einsatz ihrer Flugzeuge dafür, wo sie die besten Einnahmeerwartungen haben. Und die sind eben nicht mehr in Deutschland.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Der nächste Fragesteller für die Fraktion CDU/CSU ist Herr Abgeordneter Donth.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank an die Sachverständigen für Ihr Kommen und für Ihre Stellungnahmen, die Sie uns vorab zur Verfügung gestellt haben. Ich starte ebenfalls mit Herrn von Randow. Sie haben es gerade angesprochen: Es sind extrem hohe Standortkosten, die bereits jetzt das Fliegen nach und in Deutschland gegenüber anderen Konkurrenzstandorten benachteiligen und eine Standortgefahr darstellen. Jetzt wird ja auch auf einmal auf europäischer Ebene über CO₂-Steuern, *Carbon-Leakage*-Effekte etc. gesprochen. Was müsste jetzt die Bundesregierung aus Ihrer Sicht tun, um die Kosten aktiv zu senken? Und sehen Sie da eine Unterstützung der Bundesregierung für Ihre Branche, um hier ein Überleben zu sichern?

Das Zweite würde ich in ähnliche Richtung an Herrn Beisel richten. Was müsste denn aus Sicht der Flughäfen das BMDV tun, um negative Standortfaktoren zu beseitigen? Vor allem auch unter dem Gesichtspunkt, dass unsere Flughäfen schon auf dem Weg sind, um nachhaltiger zu werden und die ersten Ziele bereits jetzt schon erfüllt werden. Dafür muss man schließlich auch Geld verdienen, um es dann in diese Maßnahmen zu investieren. Etwas zugespitzt könnte man sagen, dass die aktuell hohen Kosten in Deutschland die Ziele der Nachhaltigkeit gefährden, weil die Passagiere dann zu ausländischen oder grenznahen Flughäfen abwandern oder Fluggesellschaften wählen, die nicht europäische Hubs nutzen. Gibt es diesen Trend?

Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft): Unsere Position ist: Wenn schon die letzte Bundesregierung und jetzt



auch die neue Bundesregierung die Luftverkehrssteuer so drastisch erhöht haben, dann sagen wir: „Nehmen Sie diese Steuereinnahmen und finanzieren Sie damit die deutlichen Mehrkosten für nachhaltige Kraftstoffe! Dann tun Sie etwas für die Transformation und die Dekarbonisierung des Luftverkehrs.“ Bedauerlicherweise macht die Bundesregierung derzeit genau das Gegenteil. Sie hat die Mittel von 2,06 Milliarden Euro für den Markthochlauf von nachhaltigen Kraftstoffen gekürzt auf 17 Millionen. Das muss korrigiert werden.

Zweiter Punkt: Wir appellieren an die Bundesregierung, im Kontext mit anderen europäischen Partnern dafür zu sorgen, dass die europäische Gesetzgebung nicht unsere deutschen und europäischen Standorte im Wettbewerb mit Standorten zum Beispiel am Persischen Golf und in der Türkei benachteiligt. Das würde dazu führen, dass der Flugverkehr um europäische Drehkreuze herumgeführt und Passagierströme von Deutschland abfließen würden, nämlich – wie erwähnt – von Europa an den Persischen Golf und an die Türkei. Das muss dringend korrigiert werden. Wir brauchen gleiche Wettbewerbsbedingungen.

Ralph Beisel (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen): Ich bin Teil der Luftverkehrswirtschaft, die zurzeit durch die ausufernden Streiks eher eine „Stillstandswirtschaft“ ist. Was belastet uns? Neben den ausgemachten Problemen sind es natürlich die Standortkosten, die wir als Flughäfen jeden Tag vorgehalten bekommen. Unsere Flughafenchefs sind ja tüchtige Leute, die unterliegen einem EU-Beihilferecht, müssen demnach auch sich selbst finanzieren. Wir können nicht in die Taschen der öffentlichen Wirtschaft greifen. Also brauchen wir *Airlines*, die zu uns fliegen, die uns Passagiere bringen. Passagiere sind der Treiber für unsere Profitabilität. Und da kriegen wir zurzeit Knüppel zwischen die Beine geworfen. Wenn wir mit einer *Airline* sprechen, insbesondere mit preissensiblen *Airlines* – Reisen ist übrigens etwas, das nicht nur gut betuchten Menschen vorbehalten sein sollte –, dann sagen die *Airlines*, die dreimal den Groschen umdrehen müssen: „Ihr seid uns als Standorte einfach zu teuer.“ Wir haben in Europa circa 580 Flughäfen zur Auswahl. Zwischen diesen 580 Flughäfen kann eine *Airline* von A nach B fliegen. Und dann sagt sie: „Ich fliege dort, wo ich am meisten verdiene.“ Jetzt können wir sagen: „Der Deutsche hat mehr

Kaufkraft, da können wir ein bisschen abgreifen.“ Aber wenn wir die sogenannten Standortkosten, die mein Kollege Matthias von Randow gerade erläutert hat, von 2019 bis 2024 anschauen und wenn ich den Effekt der Luftverkehrssteuererhöhungen einpreise, dann sind die Standortkosten in Deutschland um 50 Prozent gestiegen.

Die Frage war: „Wie kann man uns helfen?“ Das BMDV kann uns helfen, indem wir dort nacharbeiten, wo wir eines vermissen, nämlich Wettbewerb. Wir haben gerade letzte Woche gehört, dass die Lufthansa ihr drittbestes Ergebnis ihrer Geschichte erzielt habe. Fragen Sie mal die Flughafenchefs, fragen Sie mal den Kollegen Rainer Schwarz, wo die Flughäfen stehen! Wir haben Probleme, Wettbewerb zu bekommen, wenn wir hohe Standortkosten haben. Wir haben auch Probleme, Wettbewerb zu bekommen, wenn wir restriktive *Slot*-Regelungen in der EU haben, so dass *Airlines* ihre *Slots* beibehalten können. Und wir haben natürlich Probleme, wenn Drittstaaten-*Airlines* – das ist auch ein Thema für Tourismus – nicht nach Deutschland einfliegen können, weil die Verkehrsrechte, die federführend das BMDV und das Auswärtigen Amt verhandeln, einfach ausbleiben. Da haben wir hohen Nachsteuerungsbedarf.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die nächste Frage für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stellt Frau Abgeordnete Liebert.

Abg. **Anja Liebert** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte den Blick ein bisschen von der Seite der Flughäfen auf die Seite ihrer Kundinnen und Kunden richten und das Thema Verbraucherschutz etwas in den Blick nehmen, weil uns das ein sehr wichtiges Anliegen ist. Die Frage ist: Was passiert bei Flugverspätung und Flugausfällen? Welche Entschädigungsregelungen gibt es? Und damit spreche ich Herrn Dr. Berlin von der Schlichtungsstelle für öffentlichen Personenverkehr an. Uns würde interessieren, dass Sie einmal die Arbeit, die Sie machen, erläutern. Wie unterscheidet sich ihre Arbeit von anderen Anbietern – beispielsweise Flightright und wie sich die Schlichtungsfälle im Flugverkehr in den letzten Jahren entwickelt haben.



Und dann noch ein weiterer Punkt: Was wäre von Seiten des Gesetzgebers notwendig, um die Arbeit der Schlichtungsstelle weiter zu unterstützen, zu stärken, damit das Thema Verbraucherschutz im Luftverkehr verbessert und erhöht wird?

Dr. Christof Berlin (Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr SÖP e.V.): Vielen Dank für die Einladung und für die Fragen. Was ist Schlichtung? Was ist der Unterschied zu kommerziellen *Claim-Companies*? Kurz zusammengefasst gilt: Schlichtung ist unabhängig, ohne kommerzielles Interesse. Das heißt, wenn ein Anspruch besteht, schlagen wir diesen Anspruch auch zu 100 Prozent vor und dieser Anspruch geht dann zu 100 Prozent an den Reisenden und nicht – je nach Geschäftsmodell – abzüglich von 35 oder 45 Prozent. Ein weiterer Unterschied ist, dass wir den Anspruch haben, für gute Kundenbeziehungen zu sorgen. Der Satzungszweck der SÖP ist es, den öffentlichen Verkehr zu stärken. Das heißt, uns ist daran gelegen, nachhaltig Resilienz und Kundenfreundlichkeit herzustellen. Das heißt, es geht uns nicht nur darum, Rechtsansprüche durchzusetzen, sondern auch darum, die Rechtslage zu erklären und verloren gegangenes Kundenvertrauen wieder herzustellen. Das heißt, wir haben den Anspruch, alle Fälle, die an uns herangetragen werden, auch zu lösen und sie nicht an die kommerziellen *Claim Companies* weiterzugeben, damit diese „sich die Rosinen rauspicken“, die relativ einfach mit Algorithmen zu lösen sind und den Rest außen vor lassen.

Zu Ihrer Frage, welche Entwicklung wir aus Sicht der SÖP sehen. In unserer Stellungnahme haben wir bereits skizziert, dass der Start in die Schlichtung ein Stück Neuland war für alle Beteiligten und dass die Entwicklung, die wir sehen, ein starker Vertrauensaufbau mit allen Beteiligten ist. Wir haben mittlerweile eine Einigungsquote von 89 Prozent. Das heißt, in neun von zehn Fällen können wir eine einvernehmliche Lösung herbeiführen. Was sich sehr stark in den letzten Jahren verändert hat, ist, dass die Unternehmen sehr früh bereit sind – auch ohne, dass wir eine rechtliche Prüfung vornehmen müssen – Angebote zu machen und einvernehmliche Lösungen anzubieten. Es sind circa 50 Prozent der Fälle, die wir auf diesem Wege beilegen können. Natürlich gab es während der Pandemie massenhafte Ticketstornierungen, von denen

wir betroffen waren. Jetzt merken wir, dass sich der tatsächliche Flugbetrieb weitestgehend stabilisiert hat. Natürlich beschäftigen uns die aktuellen Streiks ganz besonders sowie Wettervorkommnisse. Aber wir sind nach der Pandemie wieder im Normalbetrieb der üblichen Flugprobleme.

Vielleicht zu den materiellen Fluggastrechten, die Sie angesprochen hatten: Es dürfte Ihnen bekannt sein, dass schon seit 2013 die Revision auf europäischer Ebene offen ist. Als unabhängige Schlichtungsstelle beteiligen wir uns aber nicht an der Diskussion, welche materielle Höhe angemessen ist, sondern unsere Aufgabe ist, in dem bestehenden Rechtsrahmen für eine gute Durchsetzung zu sorgen und dafür zu sorgen, dass Streitigkeiten beigelegt werden. Das ist übrigens etwas, was wir auch sehen, selbst wenn wir zu dem Schluss kommen, dass kein Rechtsanspruch besteht. Aber wir sehen uns als unabhängige Stelle, die den Parteien die Rechtslage erläutern kann. Von den Reisenden erhalten wir häufig die Antwort: „Danke, auch wenn ich nichts bekomme, ist es gut, dass mir das jemand einmal erläutert hat. Wenn das eine unabhängige Stelle ist, dann kann ich damit auch meinen Frieden schließen.“ Also, das ist ein weiterer Aspekt, wo wir anders als die *Claim Companies* agieren. Wir haben oft den Eindruck, dass häufig Öl ins Feuer gegossen wird. Uns geht es darum, Kundenbeziehungen zu verbessern.

Zu der Frage, was man aus Sicht der SÖP gesetzgeberisch noch tun könnte: Wir stellen immer wieder fest, dass die Schlichtung noch ein relativ junges Phänomen in Deutschland ist und dementsprechend relativ unbekannt ist. Die SÖP wird im Laufe dieses Jahres ihren Namen ändern von „SÖP, Schlichtungsstelle öffentlicher Personenverkehr“, was häufig mit ÖPNV assoziiert werde, in „Schlichtungsstelle Reise und Verkehr“. Die meisten, die die Schlichtungsstelle kennen, kennen sie über Hinweise der Unternehmen, die auf uns hinweisen, wenn keine einvernehmliche Einigung herbeigeführt wird. Es wäre unser Anliegen, diese Hinweise der Unternehmen stärker zu verbreiten. Die deutschen Fluggesellschaften sind da sehr vorbildlich. Bei anderen Fluggesellschaften erleben wir das nicht immer so. Es wäre also gut, die bestehenden Hinweispflichten, die für Unternehmen bestehen, umzusetzen.



Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die nächste Frage für die FDP-Fraktion stellt Herr Abgeordneter Tippelt.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Unsere ersten Fragen sollen an Herrn Ralf Beisel gehen. Sie haben einen sehr ausführlichen Bericht geliefert. Sie sprechen darin bezüglich Flughafenstandorte von nutzerfinanzierten Infrastrukturen, regulativen Standortkosten sowie strengen europäischen Vorgaben bei der Festsetzung von Entgelten. Wir haben das vorhin schon das ein bisschen andiskutiert. Aber vielleicht können Sie diese Inhalte noch einmal kurz anhand eines Beispielflughafens näher erläutern?

Welche konkreten Lösungsvorschläge haben Sie, um europäische Flughäfen insgesamt wieder attraktiv für ausländische Fluggesellschaften zu machen? Heute hat das Bundeskabinett das Bürokratienteilungsgesetz von Bundesjustizminister Marco Buschmann beschlossen. Damit senken wir den Bürokratiekostenindex auf den niedrigsten Stand seit seiner Einführung. Dennoch können wir uns als FDP noch mehr vorstellen. Die CDU hat ja eher nichts gemacht. Können Sie uns ein Beispiel nennen, wo wir die Flughäfen konkret von unnötigen Auflagen befreien können?

Ralph Beisel (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen): Ich glaube, nicht nur die Wirtschaft als Ganzes, auch der Luftverkehr freut sich auf das Bürokratienteilungsgesetz. Ein wichtiger Punkt darin: Von den Reisenden, für die Sie hier als Ausschuss stehen, können Passdaten eingelesen werden. Das hilft der Digitalisierung von Reiseprozessen, so dass diese an Flughäfen effizienter und reisefreundlicher gestaltet werden können. Das große Stichwort lautet Biometrie.

Zu der Frage, wie die Flughäfen eigentlich wirtschaften und wie sie sich finanzieren. Die Antwort lautet: zu über 50 Prozent nutzerfinanziert. Das sind die Einnahmen, die wir durch die *Airlines* erzielen. Das ist das sogenannte Flughafenentgelt, reguliert und genehmigungspflichtig in Deutschland durch die zuständigen Landesluftfahrtbehörden. Das ist ein sehr aufwendiger Prozess. Rechtsgrundlage sind EU-Vorgaben. Hier können wir uns Umsetzungen vorstellen, die diesen Prozess verschlanken. Da arbeiten wir auch gerne zu.

Der Flughafen selbst ist immer in einem gewissen Dualismus. Auf der einen Seite sind wir Einrichtungen der öffentlichen Daseinsfürsorge und unterliegen auch deren Verpflichtungen. Das heißt, wir haben eine Vorhaltepflcht. Während Corona war das augenfällig. Nichts ging mehr im Flugverkehr. Wir mussten dennoch offenbleiben. Das war auch in Ordnung, weil immer noch Ambulanzflüge stattfanden. Es gab ein paar Frachtflüge, die dringend gebraucht wurden. Das ist quasi unser öffentlicher Status. Auf der anderen Seite werden wir in den Augen der EU-Kommission streng als kaufmännische Veranstaltung betrachtet. Uns wird die Frage gestellt: „Bist du als *Airport* nicht in der Lage, dich mit den Einnahmen deiner Nutzer zu finanzieren?“ Und manchmal wird uns gar mit dem öffentlichen oder mit dem EU-Beihilferecht gedroht. Da gibt es unterschiedliche Vorgaben. Wir können nur bedingt Geld von der öffentlichen Hand für Investitionen bekommen. Wir müssen aber mindestens unsere Betriebskosten erwirtschaften. Das wurde nur zu Corona-Zeiten etwas gelockert. Insofern sind wir natürlich dringend darauf angewiesen, dass wir zwei Einnahmeströme haben. Einen kennen Sie selbst als Reisender, nämlich die Nutzerfinanzierung, d. h. die *Airlines* zahlen uns Entgelte. Allein davon können wir uns nicht mehr auskömmlich finanzieren. Das ist einfach so. Das hängt auch mit dem *Powerplay* von *Airlines* zusammen. Sie wissen, die haben sich konsolidiert. Es gibt da fast eine Monopolisierung auf der Nachfrageseite. Also müssen wir Unterdeckungen im Bereich der regulativen Entgelte in Kauf nehmen, müssen uns also das Geld von den Reisenden holen. Und ich freue mich immer, wenn die Reisenden am Flughafen einkaufen gehen, Konferenzcenter nutzen und Parkhäuser belegen. Das sind für uns absolut relevante *Revenue-Streams*. Nicht, weil wir dem Reisenden ins Portemonnaie greifen wollen, sondern weil das schlichtweg im Sinne einer kaufmännischen-Diversifikation das war, was wir einfach tun mussten, um neue Einnahmequellen zu erzielen. Das ist einfach wichtig für das Verständnis, um besser zu verstehen, wie sich Flughäfen sich finanzieren.

Aber es bleibt dabei: Haupteinnahme der Airports ist natürlich die Nutzerfinanzierung. Darauf weise ich deshalb immer gerne hin, weil wir eine muster-gültige Branche sind. Fragen Sie mal bei anderen Verkehrsträgern nach, wie hoch dort der Anteil der Nutzerfinanzierung aussieht. Es gibt, glaube ich,



keine Verkehrsträgerart, die sich so stark nutzerfinanziert wie der Luftverkehr. Und natürlich ringen *Airlines* und Flughäfen immer um angemessene Entgelte. Das soll so sein. Wichtig ist, dass wir dem Reisenden ein gutes Angebot geben. Dafür brauchen wir Partner, die schon angesprochen worden sind, zum Beispiel die Bundespolizei für die Luftsicherheitskontrollen und für die Passkontrollen. Das ist ganz entscheidend. Wenn alle zusammenspielen, haben wir in Deutschland zumindest industrie- und behördenseitig ein effizientes System. Das kriegen wir auch von internationalen *Airlines* widergespiegelt. Was wir nicht widergespiegelt bekommen, das ist tatsächlich das Thema der hohen Standortkosten. Das ist staatlich hausgemacht. Da kann jeder, der in Regierungsverantwortung steht, auch noch ein bisschen nachsteuern. Und da könnten wir uns noch das eine oder andere für die Zukunft an Vorschlägen vorstellen, was wir Ihnen gerne unterbreiten dürfen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die nächste Frage für die AfD-Fraktion stellt Herr Abgeordneter Münzenmaier.

Abg. **Sebastian Münzenmaier** (AfD): Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Berndes. Sie haben uns schriftlich mitgeteilt, dass in den letzten 30 Jahren der passagierspezifische Kraftstoffverbrauch von Verkehrsflugzeugen bereits um ungefähr 50 Prozent gesenkt werden konnte. Das halte ich für sehr beachtlich und das ist eine Erfolgsgeschichte. Vielleicht könnten Sie dazu nochmal einen kurzen Überblick geben, welche Konzepte – gerade im Bereich Steigerung der Energieeffizienz bei Antriebssystemen – in diesem Zusammenhang momentan das größte Realisierungspotenzial haben? Und bis wann, glauben Sie, könnte man denn auch die Technologiereife dort erreichen? Das würde mich interessieren.

Die zweite Frage geht an Herrn von Randow zum Thema Wettbewerbssituationen. Könnten Sie nochmal sagen, welche politischen Maßnahmen Sie denn von der Bundesregierung erwarten oder sich wünschen würden, insbesondere in Sachen Technologieförderung im Bereich der Verkehrsflugzeuge? Wie könnte das gefördert werden? Und wie verhindern wir Wettbewerbsverzerrung bei dieser Klimaschutzregulierung? Vielleicht können Sie da nochmal drauf eingehen.

Dr. Stefan Berndes (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.): Ja, Sie haben es angesprochen. Es ist eine große Erfolgsgeschichte, die die Luftfahrt bzw. die Luftfahrtindustrie mit ihrem starken deutschen Anteil in den vergangenen 30 bis 50 Jahren vorweisen kann. Was den spezifischen Kraftstoffverbrauch betrifft, ist dieser sehr, sehr deutlich nach unten gegangen. Wir liegen heute mit kurzen Mittelstreckenflugzeugen bei einem Durchschnittsverbrauch von 1,9 Litern pro 100 Passagierkilometer und das bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 750 Stundenkilometern und das fast ohne Verbrauch von Infrastruktur. Das ist gar nicht schlecht und das Ganze kann auch weitergehen.

Wir reden einmal über Antriebe. Das sind insbesondere Weiterentwicklungen von Gasturbinen. Also das Konzept, das heute insbesondere aus Deutschland heraus vorangetrieben worden ist, ist der sogenannte *Geared Turbofan*, der Getriebefan, der jetzt auch auf weitere Klassen von Triebwerken ausgedehnt wird, insbesondere große Triebwerke. Da ist einiges zu erwarten. Eine Reihe von Firmen forschen auch an sogenannten revolutionären Gasturbinen-Konzepten, die nochmal eine deutliche Verringerung des Kraftstoffverbrauchs versprechen. Wir erwarten, dass wir in dem Kontext in Sachen Technologiereife bis Ende der Dekade einige wichtige Schritte gehen müssen. Das Ganze auch nicht nur in Deutschland, sondern in einem europäischen Zusammenspiel. An der Stelle darf ich erwähnen, dass wir hier wirklich eine industriepolitische Erfolgsgeschichte haben, insbesondere mit Airbus auch eine europäische Erfolgsgeschichte. Airbus hat neben Boeing inzwischen ganz eindeutig die Weltmarktführerposition inne – und das in einem *boomenden* Weltmarkt, nicht in Europa, nicht in den USA, sondern in Indien, China, Südamerika etc. Dort *boomt* der Luftverkehr. Da gehen die Flugzeuge hin, weil es ein wirklich günstiges Verkehrsmittel ist. Und jetzt gilt es für uns als Luftfahrtindustrie, diesen Vorsprung auch in den nächsten 20, 30, 50 Jahren zu halten. Und dafür müssen wir jetzt die Grundlagen legen. Die Technologien auf der Triebwerksseite habe ich angesprochen. Wenn man nochmal etwas weiter schaut und vielleicht erst mal bei kleineren Flugzeugen bis 100 Passagieren anfängt, kommt dann auch der Wasserstoff ins Spiel. Das voraussichtlich eher über eine *Fuel Cell*, also Brennstoffzellen-Anwendung.



Und in weiterer Zukunft, auch für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge, ist es möglich, Gasturbinen mit Wasserstoff zu betreiben. Dazu braucht man aber dann auch nochmal neue Flugzeuge. Übrigens über den Antrieb hinaus ist klar, dass ein Riesenzug durch neue Tragflügel-Konzepte, zum Beispiel hochgestreckte Flügel, hinzukommt. Sie müssen sich das vielleicht ein bisschen vorstellen wie bei einem Segelflieger. Das ist ein sehr, sehr langer, dünner Flügel, der dann auch mit einer Menge an Technik ausgestattet sein muss, um zu verhindern, dass er flattert und dass er dann auch tatsächlich hält. Weitere Aktivitäten im Bereich Werkstoffe sind mit zu berücksichtigen. Nicht zuletzt aus deutscher Sicht ist es auch wichtig, die Kabine mitzubetrachten, die schon alle zehn Jahre gewechselt wird, anders als das Gesamtflugzeug, das eine Lebensdauer von etwa 15 Jahren hat. Unter dem Strich, es ist eine „Menge an Pfeilen im Köcher“, die jetzt konzentriert ausgespielt werden müssen.

An dieser Stelle herzlichen Dank an die Bundesregierung und an das Parlament, dass Sie das mit entsprechenden Haushaltsmitteln, Stichwort Luftfahrtforschungsprogramm Klima (LuFo Klima), unterstützen. Wir freuen uns und wir sind uns einig, dass das auch in Zukunft weiter geschehen muss. Wir müssen noch mal eine Schippe an der einen oder anderen Stelle drauflegen, was vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltssituation nicht einfach sein wird.

Und nicht zuletzt möchte ich daran erinnern, was dazu im Koalitionsvertrag steht, nämlich die Luftverkehrssteuer auch für diese Dinge in Richtung Transformation einzusetzen.

Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft): Der Bund nimmt über die Luftverkehrssteuer jährlich Milliarden ein. Im vergangenen Jahr 1,5 Milliarden Euro. Das wird mit der Erhöhung der Luftverkehrssteuer auf über zwei Milliarden ansteigen. Wir sagen: „Nehmen Sie diese Mittel und setzen sie ein, um die Dekarbonisierung mit der Förderung nachhaltiger Kraftstoffe auf den Weg zu bringen!“. Das Geld ist da. Dass es jetzt zusammengestrichen worden ist, ist der falsche Weg. Wir sind ganz sicher und setzen darauf, dass die Bundesregierung das korrigieren wird.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die nächste Frage für die Gruppe Die Linke stellt Frau Abgeordnete Latendorf.

Abg. **Ina Latendorf** (Gruppe Die Linke): Vielen Dank, auch für die vorliegenden Stellungnahmen. Leider können wir nicht alle alles fragen. Insofern werde ich jetzt meine erste Frage an Herrn Bergelin von ver.di richten. Sie haben in Ihren Ausführungen auch mitgeteilt, dass sich die gesunkene Qualität der Attraktivität der Arbeitsplätze in den vergangenen fünf Jahren stark niederschlägt. Können Sie dazu noch mehr erläutern, welche Gründe es dafür gibt? Sie haben den Einblick in alle Bereiche des Flugverkehrs, alle Branchen, die mit abgebildet werden. Gibt es da spezielle herausragende Bereiche, wo Sie sagen, da trifft es ganz besonders zu? Und worum müsste man sich da im Sinne der Mitarbeiter kümmern? Sie hatten in Ihrem Statement angedeutet, dass die Flughäfen als Teil der Verkehrsinfrastruktur auch ein Teil der Daseinsvorsorge sind. Dazu würde mich interessieren, wie dann aus Sicht der Beschäftigten in diesem Bereich die Möglichkeit besteht, tatsächlich die Angebote wahrzunehmen und insofern wirklich Reisen für alle möglich zu machen.

Sven Bergelin (ver.di): Im Luftverkehr hatten wir in den letzten 20 Jahren mit massivem Lohndumping zu tun. Das war Folge der EU-Wettbewerbspolitik, der Deregulierung, des Ausgliederns von Bodenverkehrsdiensten an den Flughäfen, die darauf dann reagiert haben, beziehungsweise reagieren mussten, teilweise mit einem massiven Preisdruck. Nur um Ihnen eine Zahl zu nennen: Von der Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns auf 12 Euro die Stunde haben bei den privaten Bodenverkehrsdiensten etwa 30 Prozent der Beschäftigten profitiert. Also wir haben einen sehr ausgedehnten Niedriglohnsektor. Während der Pandemie waren viele beziehungsweise fast alle dieser Kollegen in Kurzarbeit – und das war im Regelfall Kurzarbeit gegen Null. Die privaten Unternehmen – vielfach kleine Mittelständler –, aber auch große, wie zum Beispiel die WISAG, haben sich strikt geweigert, irgendetwas an Kurzarbeitergeld aufzustocken, was bei den Flughäfen und den Airlines zum Glück möglich war. Wenn Sie von einem Bruttoeinkommen von 1.800 Euro auf einmal 30 bis 40 Prozent weniger haben, und zwar nicht nur für vier Wochen, sondern fast anderthalb Jahre lang, waren viele Beschäftigte



existenziell gezwungen, sich anderweitig zu orientieren. Viele sind in der Logistikbranche gelandet, beileibe kein Feld, wo man jetzt sehr besonders gute Arbeitsbedingungen hätte. Aber es gibt dort höhere Löhne, weniger Nacharbeit und keine Wochenendarbeit. Und die Arbeit, insbesondere beim Bodenverkehrsdienst, aber auch beim *Airline-Catering*, ist in hohem Maße körperlich und gesundheitlich belastend. Und das alles zusammengenommen hat dazu geführt, dass der Luftverkehr für viele Beschäftigte an Attraktivität verloren hat. Andere Bereiche, wie zum Beispiel auch die Lufthansa, hat über Tarifverträge und Krisenvereinbarungen massiv in die Einkommen der Beschäftigten eingegriffen. Die Lufthansa-Beschäftigten haben zwei Jahre lang auf bis zu 15 Prozent ihres Einkommens im Jahr verzichten müssen, was nie zurückerstattet worden ist. Gerade angesichts der aktuellen Streiks – um auch ein bisschen für Verständnis zu werben: Wenn an einem Streiktag die Lufthansa das drittbeste Ergebnis des Konzerns aller Zeiten verkündet, ist es kein Wunder, dass die Beschäftigten sagen, dass sie auch was zurückhaben wollen von dem, was sie durch Einbußen beigetragen haben, die Lufthansa am Leben zu halten. Also wir haben eine Gemengelage im Moment ganz stark, querbeet im Luftverkehr von den *Airlines* bis zu den Bodenverkehrsdiensten, wo der Niedriglohnsektor betroffen ist.

Das Zweite ist: Wir versuchen mit Unterstützung der beiden hier vertretenen Branchenverbände und der Arbeitgeberverbände VKA (Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände) und ABL (Arbeitgeberverband der Bodenabfertigungsdienstleister im Luftverkehr), dass wir einen Branchentarifvertrag für Bodenverkehrsdienste machen. Da laufen im Moment die Überleitungsverhandlungen. Wir wollen den Tarifvertrag ab 1. Juli 2024 auch allgemein verbindlich erklären lassen und damit eine Konkurrenz von heute über 40 eigenständigen Tarifbereichen beziehungsweise eigenständigen Haustarifverträgen beenden. Damit wollen wir auch ordnungspolitisch zu einer Befriedigung der Arbeitskämpfe an den Flughäfen beitragen. Die Anzahl von Streiks insgesamt wird mit diesem Branchentarifvertrag sinken, weil wir dann alle zwei Jahre – je nach Laufzeit – zentral etwas machen können, aber nicht mehr so viele kleinteilige, dezentrale Geschichten haben, wo teilweise, wenn 100 Beschäftigte in dieser Wertschöpfungskette

streiken, der ganze Flugbetrieb lahmgelegt werden kann.

Zum Stichwort Daseinsvorsorge: Wir sehen diesbezüglich in der Tat eine Diskrepanz – da bin ich bei Herrn Beisel –, dass nämlich die Wettbewerbsvorgaben der Europäischen Union mit dem Ansatz, dass Flughäfen Teil der Daseinsvorsorge ist, nicht konform gehen. Wenn ich das dem Wettbewerb alleine überlasse, hätten während der Pandemie wahrscheinlich alle Verkehrsflughäfen komplett schließen müssen. Da zeigt sich einfach, dass sich das beißt. Fliegen für alle ist ein hehres Ziel, aber Fliegen wird auch teurer werden. Viele Maßnahmen für Klimaschutz und Personalmaßnahmen, werden Geld kosten. Wir wollen nicht mehr die Situation von früher haben, wo ein Flug Berlin-Frankfurt 800 Euro kostete. Aber für 19 Euro nach Mallorca zu fliegen wird wahrscheinlich auch nicht mehr möglich sein.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank, damit sind wir am Ende der ersten Fragerunde. Wir starten mit der zweiten Fragerunde. Und die Frage stellt wieder Frau Troff-Schaffarzyk von der SPD-Fraktion.

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Auch ich möchte den Blick auf die Beschäftigten richten, denn Fachkräftemangel und Abwanderung während und nach der Pandemie haben da große Lücken gerissen. Dass die Arbeitsbedingungen und auch die Vergütung ein wichtiger Punkt sind, ist, glaube ich, allen klar. Ohne Personal werden wir die sozial-ökologische Transformation des Luftverkehrs natürlich nicht hinbekommen. Herr Bergelin, Sie haben das angesprochen, dass es ein weitgehend deregulierter Verkehrssektor ist. Standorte in verschiedenen Ländern und unterschiedliche Arbeitsrechtsstandards – das wird durchaus ausgenutzt. Sie haben aber auch ein paar positive Dinge angesprochen. Das ist dieser Branchen-Tarifvertrag, den Sie versuchen, auf den Weg zu bringen und natürlich auch die guten Tarifabschlüsse im letzten Jahr. Ich habe ein paar Fragen. Der Personalmangel, den wir gerade schon beschrieben haben, belastet die verbliebenen Beschäftigten in der Luftfahrt natürlich erheblich. Wie können aus Ihrer Sicht diese negativen Folgen und der Personalmangel in der Luftfahrt insgesamt abgebaut werden?



Sie sprachen gerade schon mal den Streik an. Wie reagieren Sie auf die Kritik, dass die Streiks dem Luftfahrtstandort Deutschland schaden und wie bewerten Sie die Forderungen von Politikern anderer Fraktionen nach Einschränkungen des Streikrechts? Welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht auf europäischer Ebene notwendig, um die Arbeitsbedingungen in der Luftfahrt zu verbessern? Welche Schwerpunkte sollte die Bundesregierung im Zuge der Bildung der nächsten EU-Kommission setzen?

Sven Bergelin (ver.di): Zum Personalmangel, ich habe es eben im Prinzip schon gesagt: Dreh- und Angelpunkt aus unserer Sicht ist die Attraktivität der Arbeitsplätze. Dazu gehören für uns auch die Antworten auf die Frage: „Was ist mit Klimaschutz?“. Gerade für junge Menschen ist die Fragestellung wichtig, ob ihr Beruf auch nachhaltig ist, wenn sie ihn wählen. Klimaschutz ist da natürlich ganz elementar. Dazu gibt es schon viele Ansätze und die Branchen haben sich auf den Weg gemacht. Wir selbst haben dazu auch noch ein paar Vorschläge eingebracht. Wichtig ist, dass die Arbeitsplätze im Luftverkehr eine Perspektive haben und dass es attraktive Arbeitsbedingungen gibt.

Zur Kritik an den Streiks: Ich habe auf die Frage schon gewartet. Wir erleben im Moment eine absolute Häufung von Streiks und wir sehen, dass es mit diesen Streiks – egal ob im Luftverkehr, bei der Bahn oder beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – zu Belastungen bei den Passagieren kommt. Das ist uns bewusst. Diese Häufung von Streiks ist im Moment aber auch zufälliger Art. Letztes Jahr im März haben wir gemeinsam mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) einen bundesweiten Infrastrukturstreiktag ausgerufen. Das war etwas anderes. Aktuell ist es einfach die Aneinanderkettung von Laufzeiten gewesen, was aber nicht bewusst erfolgt ist. Es kommt erschwerend hinzu, dass es zwischen Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und uns null Abstimmung gibt. Diesen Streik der Lufthansa letzte Woche zeitgleich mit der Internationalen Tourismus-Börse (ITB) hätten wir wahrscheinlich nicht gemacht, wenn wir gewusst hätten, dass die GDL da auch streiken will. Was ich damit sagen will, ist: Wir gucken als ver.di sehr genau hin. Ich bin mir sicher, mit diesem Branchentarifvertrag die Anzahl der Streiks wieder deutlich abnehmen wird, weil

wir damit ein Stück weit zur Befriedung beitragen. Ich kann nachvollziehen, dass deswegen in der Politik aktuell ein Reflex dahingehend entstanden ist, dass Streikrecht einzugrenzen. Natürlich sehen wir das kritisch, weil das Streikrecht ein Grundrecht ist. Wir haben ohnehin bezogen auf die EU-Charta ein „kastriertes Streikrecht“ in Deutschland. Nach der EU-Charta ist das ein individuelles Menschenrecht. Wir haben in Deutschland ein Streikrecht, das allein über die Koalitionsfreiheit definiert ist und am Tarifvertragsgeschehen dranhängt. Ich habe viel Verständnis für die aktuelle Kritik, weil sich die Streiks im Moment in der Tat häufen. Es wird aber perspektivisch weniger werden – insbesondere im Luftverkehr – das kann ich sagen. Aber natürlich sehen wir die aktuell aufkommende Diskussion um die Eingrenzung des Streikrechts mit Sorge.

Zu den Maßnahmen auf EU-Ebene: Da gibt es eine ganze Menge. Aktuell hat die EU-Kommission noch auf ihrer Agenda eine Revision der *Ground Handling Directive* (Richtlinie 96/67/EG DES RATES vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft). Die deutsche Bodenabfertigungs-Dienstleistungsverordnung regelt als Umsetzung der EU-Richtlinie, welche Bereiche dem Wettbewerb an den Flughäfen unterzogen werden müssen. Wir haben die große Sorge, dass man das Chaos, das dieser verfehlten EU-Politik geschuldet ist, mit noch mehr Wettbewerb und noch mehr Liberalisierung beantworten will.

Wir hatten auch unsere Kritik am „Fit for 55“ geäußert, weil wir nicht genügend synthetische Kraftstoffe zur Verfügung haben. Das haben die betroffenen Verbände auch deutlich gemacht. Das sehen wir kritisch.

Einen weiteren kritischen Punkt sehen wir beim Thema „Wet-Lease“ [Anmerkung: wörtlich *Feucht- oder Nassmiete, im Deutschen anschaulicher Warmmiete*]. Wer ab und zu von Ihnen fliegt, kennt das wahrscheinlich. Sie buchen einen Flug mit Eurowings und haben dann auf einmal „Operated by Malta Air“ oder „Operated by Baltic Air“. Das nennt sich *Wet-Lease*. Eine andere Fluglinie übernimmt komplett die geschuldete Leistung, ohne dass der Passagier darauf Einfluss hätte. Vielmehr



wird der Passagier oft überrascht. Aus guten Gründen buchen Passagiere bestimmte Fluglinien und andere eben nicht. Das heißt im Klartext, man fliegt zu maltesischen oder zu litauischen Bedingungen, Arbeitsbedingungen eingeschlossen. Wir bemühen uns derzeit, diesem Phänomen auf EU-Ebene Regeln vorzuschieben.

Vors. Jana Schimke (CDU/CSU): Die nächste Frage für die Fraktion CDU/CSU stellt Frau Abgeordnete Karliczek.

Abg. Anja Karliczek (CDU/CSU): Sie haben viele Punkte angesprochen und ich würde noch mal einmal auf den Punkt Nachhaltigkeit kommen. Nachhaltigkeit bedeutet ja auch, dass man die Vielfältigkeit in unserer Flughafenlandschaft erhält. Und deswegen meine Frage an Herrn Professor Schwarz: Herr Beisel hat eben davon gesprochen, dass die Lufthansa im Ausland viel Geld verdient hat. Sehen Sie auch bei sich Ausweichbewegungen der Luftfahrtgesellschaften und wer kommt dann an die kleineren Flughäfen? Und wie ist das im Verhältnis zwischen den großen und den kleineren Flughäfen? Wir haben gerade gehört, dass dem Grunde nach die Nutzerentgelte nicht kostendeckend sind. Ist das an den kleinen Flughäfen genauso wie an den großen? An den kleinen Flughäfen sind sicherlich die Möglichkeiten geringer, das durch Shopping und Gastronomie aufzufangen, weil es schlicht und einfach an der Menge an Verbrauchern fehlt. Schlussendlich interessiert mich die Wettbewerbsfähigkeit trotz der gestiegenen Kosten auf allen Ebenen. Grundsätzlich läuft der Tourismus im Moment ja sehr gut – insbesondere auch der *Outgoing*-Tourismus. Glauben Sie, dass das nachhaltig ist? Oder wie bewerten Sie diese derzeitigen Kundenströme?

Prof. Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Münster/Osnabrück): Ihre Frage gibt mir die Möglichkeit, einmal grundsätzlich am Beispiel eines mittelständischen Regionalflughafens zu exemplifizieren, was sowohl Herr von Randow als auch Herr Beisel soeben ausgeführt haben. Fangen wir zunächst mal mit der Kostensituation an. In der Tat ist es bei uns so, dass der Anteil der Landegebühren, also dessen, was wir von den *Airlines* bekommen, ein höherer Anteil ist als bei großen Flughäfen, weil wir natürlich nicht so ein reichhaltiges Shopping-Angebot oder Gastro-

nomie-Angebot offerieren können, wie das bei großen Flughäfen der Fall ist. Landegebühren machen bei uns rund 70 bis 75 Prozent der Gesamteinnahmen aus. Und umso wichtiger ist es natürlich, dass wir in diesen Bereichen wettbewerbsfähig sind. Auch hier sind wir als Regionalflughäfen tendenziell eher benachteiligt. Denn bei großen Flughäfen halten die *Airlines* schon deshalb die Standorttreue, weil sie keine *Slots* aufgeben wollen. Das ist bei uns kein rares Gut. Insofern müssen wir uns in einem viel stärkeren Maße dem europäischen Wettbewerb stellen. Wir haben auch selten bei uns „*beheimatete*“ Flugzeuge, so dass die *Airlines* praktisch vor der Frage stehen: „Fliege ich von deinem Standort oder fliege ich lieber von meiner *Homebase* nach Spanien oder Italien.“ Und das entscheiden sie natürlich danach, wo man als *Airline* die höchsten Deckungsbeiträge erzielen kann. Deshalb ist es für uns umso wichtiger, dass wir bei diesem Austarieren in der Wettbewerbssituation von den *Airlines* überhaupt noch so viel bekommen, dass noch genügend Deckungsbeiträge für die Flughäfen übrigbleiben, um sowohl gute Arbeitsplätze offerieren zu können als auch die Bestrebungen im Bereich Umweltschutz entsprechend unterstützen zu können. Und da ist es bei uns so – wir sind wie gesagt zu gut 70 Prozent von den Landeentgelten abhängig –, dass durch die ganzen Erhöhungen, die vorhin schon genannt wurden, mittlerweile über die Hälfte der Landeentgelte durch staatliche Einnahmen abgeschöpft werden. Wir hatten im letzten Jahr die höchste Anhebung an Flugsicherungsgebühren in ganz Europa. Wir liegen mit der Luftverkehrssteuer, die jetzt ab Mai geplant ist, auf dem zweithöchsten Platz in ganz Europa. Nur die Niederlande liegen noch darüber. Wir haben bei den Luftsicherheitsgebühren im kommenden Jahr eine Erhöhung bevorstehen. Das heißt, die Gebühren, die für die Kontrolle der Passagiere zu zahlen sind, bevor sie in den Sicherheitsbereich kommen, werden in unserem Fall über 30 Prozent ausmachen. Wenn ich die Situation mit der Vor-Corona-Zeit vergleiche, haben wir bei unserem Flughafen eine Anhebung von 65 Prozent der staatlichen Gebühren. Ich glaube, daraus kann man ganz gut ableiten, dass es uns damit natürlich zunehmend schwerer fällt, im europäischen Kontext wettbewerbsfähig zu sein.



Regionale Flughäfen sind unter dem Gesichtspunkt „Gleichheit der Lebensbedingungen“ für die jeweilige Wirtschaftsregion ganz wichtig. Ich kann das bei uns für das Münsterland sagen, einer stark mittelständisch geprägten Region. Wir haben viele Weltmarktführer, die bekannten *Hidden Champions*. Sie sind darauf angewiesen, dass sie europäische Verkehre haben bzw. Anknüpfungen an die Drehkreuze, um weltweit fliegen zu können. Wir können das in unserem Fall durch die Lufthansa sicherstellen, durch Anschlüsse über München und Frankfurt. Aber wenn an dieser Schraube noch stärker gedreht wird, dann wird das zukünftig wegfallen. Und das wird immense Einflüsse auf die Wirtschaftsregion haben.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die nächste Frage für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stellt Frau Abgeordnete Liebert.

Abg. **Anja Liebert** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war gerade schon ein guter Übergang zu dem Thema, was der Branche mit Blick auf Klimaschutz und Klimaneutralität bis 2050 noch bevorsteht. Denn wir erleben im Moment in allen Wirtschaftsbereichen, dass sich die Unternehmen und Branchen auf den Weg hin zu Klimaneutralität machen. Das gilt natürlich auch für die Luftfahrtbranche. Von daher meine Frage an Herrn Müller-Görnert, der in seiner Stellungnahme relativ deutlich gemacht hat, dass es schwierig wird, die Branche klimaneutral zu bekommen. Wir hatten ja vorhin schon kurz die technischen Voraussetzungen behandelt – Stichwort Wasserstoff, Brennstoffzelle usw. Dafür müssen wir ja auch den Wasserstoff und die *E-Fuels* etc. zur Verfügung haben. Von daher die Frage an den Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD): Was muss aus ihrer Perspektive passieren, damit der Flugverkehr klimaneutral wird? Und was bedeutet das vielleicht auch noch mal für zusätzliche Belastungen? Wir haben gerade gehört, dass die Belastungen schon jetzt sehr hoch sind. Ich denke mal, bisher haben wir das sehr moderat gemacht, was die aktuellen steuerlichen Belastungen angeht. Wahrscheinlich wird es künftig eher noch mehr als weniger Belastungen geben. Die Frage ist, wie Sie sich darauf einstellen und was es diesbezüglich für Möglichkeiten gibt.

Michael Müller-Görnert (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Wir haben viel über Nachhaltigkeit des Flugverkehrs gesprochen, in der Tat ein sehr wichtiges Thema. Und wir haben verbindliche Klimaziele. Wir leben in einer Welt, die momentan die heißesten Tage, Monate und Jahre erlebt. Insofern muss der Flugverkehr zum Klimaschutz beitragen. Es gibt die Selbstverpflichtung, aber auch das Ziel, klimaneutral zu sein. Aber klimaneutral fliegen wird wahrscheinlich nicht funktionieren. Flugzeuge sind effizienter geworden, aber gleichzeitig sind diese Fortschritte durch das Wachstum wieder aufgefressen worden. Für das Klima ist entscheidend, wie viel Gesamtmenge an Treibhausgasen in die Atmosphäre gelangt. Wenn das effizienter wird, aber gleichzeitig durch das Wachstum wieder aufgefressen wird, dann hat man für das Klima nichts gewonnen. Eigentlich bleiben nur die sogenannten *E-Fuels* für den Flugverkehr. Damit kann man es wirklich schaffen, den Flugverkehr klimaneutral zu bekommen. Darüber wird fast nie gesprochen, nämlich die ganzen Nicht-CO₂-Effekte des Flugverkehrs, die eine doppelt so hohe Treibhausgasbelastung haben. Beispielsweise über die ganze Kondensstreifen-Bildung. Das muss man auch in den Griff bekommen. Dazu braucht man eine funktionierende Flugrouloptimierung, indem man die Gebiete anders umfliegt, in denen eine hohe Belastung auftritt. Selbst die *E-Fuels* haben CO₂-Ausstoß. Es ist ja nicht so, dass die *E-Fuels* klimaneutral wären, in dem Sinne, dass sie kein CO₂ mehr in die Atmosphäre pusten würden, sondern nur das CO₂, was vorher gebunden wurde. Aber trotzdem entstehen diese indirekten Effekte. Das muss alles mit betrachtet werden. *E-Fuels* sind ein knappes Gut. Wasserstoff zu produzieren ist aufwendig, teuer und energieintensiv. Es gibt inzwischen mehrere Studien, die sagen, dass das alles nicht reichen wird. Es sind mehrere Branchen, die auf den Wasserstoff bauen, für verschiedene Anwendungen, die den auch brauchen, wo es keine Ausweichmechanismen gibt. Deswegen war unsere klare Forderung, dass sie im Straßenverkehr nichts zu suchen haben. Dort gibt es andere gute Lösungen. Aber auch wenn wir die neuen Energieträger vorrangig im Flug- und Schiffsverkehr einsetzen, wird das nicht reichen. Letztlich werden wir weniger fliegen müssen, was nicht Verzicht auf Reisen, sondern die verstärkte Nutzung nachhaltiger Reisemittel bedeutet. Dazu gibt es viele Optionen. Allein das Nachtzugangebot hat sich in den letzten Jahren enorm erweitert. Das



hat eine wahre Renaissance erlebt. Es gibt inzwischen mehrere Anbieter. Allein in Europa gibt es inzwischen 250 Ziele, die Sie mit dem Nachtzug gut erreichen können. Da spart man sich die Übernachtung im Hotel. Insofern muss man das auch mal gegenrechnen. Bahnfahren kann zudem in Etappen stattfinden. Es ist es eine gute Option, zu sagen, der Urlaub beginnt direkt mit der Reise. Ich kann einen Zwischenstopp einlegen. Man kann über Nacht nach Paris fahren, hat dort morgen seinen *Café au lait* auf den Champs-Élysées und dann geht es weiter an die Côte d'Azur. Das ist heute alles möglich. Man kann sogar mit dem Zug nach Sardinien fahren. Man muss nur ein solches Reiseziel bewusst wählen, deswegen lautet der Slogan auch „bewusst reisen“. Wenn man schon fliegt, sollte man auch dann möglichst bewusst fliegen. Das Flugzeug sollte also eher für längere Reisen genutzt werden, anstatt es für einen kurzen *Shopping-Trip* übers Wochenende einzusetzen. Was die Kostenbelastung angeht, ist das Fliegen immer noch sehr günstig. Man kann immer noch einen Flug nach Mallorca für circa 40 Euro buchen. Insofern ist es aus meiner Sicht „ein Witz“, so ein Drama um die Erhöhung der Luftverkehrssteuer zu machen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die nächste Frage für die FDP-Fraktion stellt Herr Abgeordneter Wagner.

Abg. **Tim Wagner** (FDP): Herr Schwarz, Sie haben uns viel gesagt über die Wettbewerbssituation Ihres Flughafens Münster/Osnabrück. Gerade eben haben wir gehört, dass Fliegen immer noch viel zu günstig ist. Trotzdem will ich noch mal auf einen anderen Punkt zurückkommen, den wir meiner Meinung nach heute noch nicht ausreichend erläutert haben, den Sie aber in Ihrer Stellungnahme zwar kurz und knapp angesprochen haben. Vielleicht können Sie uns dazu noch mehr Hinweise zu geben. Und zwar sprechen Sie von ungebremster Regulierungswut und Bürokratiekosten. Ich habe gelesen, dass sie allein sechs Mitarbeiter extra einstellen mussten, um europäische Normen zu erfüllen. Vielleicht können Sie uns das mal ein bisschen plastischer darstellen, was dort aktuell an europäischer Regelungswut auf uns zukommt und Sie in Ihrer Arbeit hemmt. Zudem könnten Sie einen kleinen Ausblick geben, was Sie vielleicht sonst mit Ihrer Zeit machen würden, wenn Sie sich nicht gerade um europäische

Bürokratie kümmern müssten.

Prof. Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Münster/Osnabrück): Wir waren vor die Aufgabe gestellt, europäische Sicherheitsnormen auch in Deutschland umzusetzen. Und wie das häufig so ist, wird bei der Umsetzung in deutsches Recht im Zweifelsfall nochmal eine Schippe draufgetan. Es wäre alles gut und schön, wenn damit wirklich die Sicherheit verbessert würde. Aber das passiert überhaupt nicht. Sondern was tatsächlich passiert, ist, dass wir mit einer enormen Dokumentationspflicht versehen werden. Und wir sehen, dass Behörden erst mal ertüchtigt werden müssen, um das zu kontrollieren, was wir zu dokumentieren haben. Nicht nur bei uns wurden zusätzliche Mitarbeiter aufgebaut, sondern auch bei der Kontrollbehörde. Das ist in unserem Fall das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium. Da wurden mindestens genauso viele Mitarbeiter eingestellt, um das zu kontrollieren, was wir jetzt zu dokumentieren haben. Wir sind nur noch damit beschäftigt, Nachweispflichten zu erbringen. Und das sind in der Tat Aufgaben, die man wesentlich effizienter erfüllen könnte. Den ersparten Aufwand könnten wir nämlich für die produktive Arbeit gut gebrauchen.

Zudem drohen weitere Umsetzungsregulierungen, beispielsweise im Bereich des Bodenverkehrsdiens-tes, wo Marktmechanismen schon wirken. Also die *Airlines* erzählen uns schon sehr genau, wie sie ihre Flugzeuge beladen haben wollen und was da im Einzelnen zu beachten ist. Das alles soll jetzt nochmal zusätzlich durch europäische Normen geregelt werden. Diesbezüglich würden wir schon um ein bisschen Augenmaß bitten. Insbesondere auch, was die differenzierte Betrachtung unterschiedlicher Standorte angeht. Es kann eben nicht sein, dass kleinere Standorte genauso wie größere Standorte betrachtet werden. Derzeit ist man dabei, neue Sicherheits-Regeln für Flughäfen zu entwickeln, und zwar vor dem Hintergrund der jüngsten Aktionen der sogenannten „letzten Generation“ und dem Vorfall in Hamburg, wo ein Passagier aufs Vorfeld eingedrungen war. In diesem Zusammenhang ist einfach unsere Bitte, darauf zu achten, dass da standortspezifische Lösungen gesucht werden. Wenn man das, was im Augenblick in der Diskussion ist, bei uns anwenden würde, dann würde das über 50 Prozent der jährlichen Betriebskosten bei



uns ausmachen. Größere Flughäfen können das natürlich leichter bewerkstelligen. Ein Flughafen wie Münster/Osnabrück steht da sicherlich nicht so im Fokus wie ein Flughafen Frankfurt oder München. Und da sind in letzter Zeit eben bürokratische Anforderungen auf uns zugekommen. Ich könnte das an vielen Beispielen deutlich machen, die wir von der personellen Seite gar nicht mehr bewältigen können, weil gerade kleinere Standorte nicht das Fachpersonal haben. Und von der Kostenseite ist das nicht mehr in den Griff zu bekommen. Das war der Hintergrund meiner Stellungnahme.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die nächste Frage für die AfD-Fraktion stellt Herr Abgeordneter Moncsek.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Ich hätte eine ganze Menge von Fragen, ganz ehrlich gesagt. Ich komme ja selber aus dem Fahrzeugbau. Meine Fragen gehen an Herrn Berndes und an Herrn Prof. Schwarz. Die erste Frage ist: Gibt es Unterschiede bei den ökologischen Fragestellungen zwischen Passagier- und Frachtflugzeugen? Sie erwähnten auch den Aspekt der Innenausstattung bezüglich des Leergewichtes. Könnten Sie diesen Punkt nochmals anhand von Flugzeugtypen erläutern?

Und an beide folgende Frage: Herr Prof. Schwarz hat uns in seiner schriftlichen Stellungnahme mit batterie- und wasserstoffbetriebenen Regionalflugzeugen von 20 bis 30 Sitzplätzen eine interessante Perspektive aufgezeigt, um die Regionalflughäfen, klimaneutral und wirtschaftlich zu reaktivieren. Können Sie beide uns erläutern, wie groß der wirtschaftliche Rückenwind dieser Vision für Regionalflughäfen wäre und würde das Konzept technisch überhaupt umsetzbar sein?

Dr. Stefan Berndes (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.): Also erst mal zur Frage, ob es einen großen Unterschied zwischen Frachtflugzeugen und Passagierflugzeugen gibt. Im Grundsatz kann ich das verneinen. Bei einem Frachter wird natürlich im Vergleich zu einem Passagierflugzeug mit Kabine eine ganze Menge rausgeräumt. Andererseits wird bei einem Frachter alles an Volumen genutzt, damit der Flieger sein maximales Abfluggewicht erreicht und möglichst effizient Fracht von der einen zu einer anderen

Stelle geliefert werden kann. Die deutsche Industrie ist sehr stark beim Umbau von Passagierflugzeugen in Richtung Frachter.

Vielleicht noch ein Wort zu den Chancen für kleinere Flughäfen durch – elektrisch oder mit *Fuel-Cell* (Brennstoffzellen) betriebene – Luftfahrzeuge, die in anderen Höhen fliegen und möglicherweise auch kürzere Strecken mit nicht so vielen Passagieren bedienen. Ich persönlich kann mir hier durchaus vorstellen, dass sich hier noch mal eine ganze Menge an neuen Chancen für die Konnektivität innerhalb Deutschlands und Europas in Zukunft ergibt. In Zahlen haben wir das noch nicht ausgerechnet, aber das ist aus meiner Sicht gar nicht ausgeschlossen.

Prof. Dr. Rainer Schwarz (Flughafen Münster/Osnabrück): Ich kann das vielleicht gleich fortführen. Für Flughäfen unserer Größenordnung ist der Regionalflugverkehr eine ganz wichtige Komponente. Sie können das etwa von Dresden aus selbst nachvollziehen, was da allein an Flugverbindungen im Laufe der letzten Jahre alles weggefallen ist. Gerade die mittelständische Wirtschaft ist darauf angewiesen, nicht immer über Drehkreuze zu fliegen. Die haben oft Zweigunternehmen, die wollen direkt dorthin fliegen. Dazu muss man sagen, dass die ganzen Regionalfluggeräte in Zeiten von *Low-Cost* nicht mehr wettbewerbsfähig sind und deshalb weggefallen sind. Gerade die Fluggeräte, die Sie auch angesprochen haben, batterie- oder auch wasserstoffbetriebene Flugzeuge, werden zukünftig dort eine ganz andere *Economy of Scale*, also eine ganz andere Preis- und Kostensituation haben. Insofern ist das für uns Regionalflughäfen schon ein ganz wichtiger Punkt. Insbesondere batterie- als auch wasserstoffbetriebene Maschinen sind im Augenblick in der Erforschung. Sowohl in den USA als auch in England haben erste Probeflüge stattgefunden. Wir sind aktuell mit Fluggesellschaften, die sich extra dafür gegründet haben, im Gespräch. Die gehen davon aus, dass diese Neuerungen wahrscheinlich zwischen 2028 und 2030 in den Echtbetrieb kommen können. Voraussetzung ist allerdings, dass sich diese Maschinen klimaneutral aufladen können – genauso wie wir das jetzt im Automobilbereich auch haben. Deswegen wollen wir als Flughafen aktuell eine Fläche umwidmen, die wir ursprünglich für eine Start- und Landebahnverlän-



gerung geplant hatten. Dort soll eine Photovoltaikanlage errichtet werden. Wir werden mit 70 Hektar die größte Photovoltaikanlage in Nordrhein-Westfalen errichten, um vorbereitet zu sein, wenn elektro- oder wasserstoffbetriebene Fliegerei im Regionalverkehr stattfinden wird. Wir halten das für ein ganz wichtige Entwicklung, gerade für die Wirtschaft in unserer Region.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die nächsten Fragen für die Gruppe Die Linke stellt Frau Abgeordnete Latendorf.

Abg. **Ina Latendorf** (Gruppe Die Linke): Ich hätte zunächst eine kurze Frage an Dr. Christof Berlin. Sie hatten gesagt, dass 89 Prozent der Beschwerden, die bei Ihnen ankommen, sich auf den Flugverkehr richten. Die Einigungsquote liege bei 81 Prozent. Welche Teilbereiche sind besonders konfliktbelastet?

Dr. Christof Berlin (Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V.) Der größte Part sind Verspätungen und Annullierungen, was wenig überraschend ist.

Vielleicht ein weiterer Aspekt: Wir haben jetzt viel über operative Dinge gesprochen. Und was wir sehen, ist, dass die Fälle, die bei uns in die Schlichtung kommen, noch eine zweite Ursache haben. Das was „schiefgelaufen“ ist bei der Reise, ist die eine Sache. Aber die zweite Sache ist: „Wie ist dann darauf reagiert worden?“ Oft ist – Stichwort Personalmangel – nicht so schnell auf Beschwerden reagiert worden. Das ist dann stärker eskaliert, als wir das sonst gewohnt waren. Deswegen stellt sich die Frage: Wie wird darauf reagiert? Wie erreichbar sind die Unternehmen? Wie standardisiert sind die Antworten? Wie stark gehen sie auf den individuellen Fall ein? Da gibt es ein sehr breites Spektrum.

Abg. **Ina Latendorf** (Gruppe Die Linke): Meine zweite Frage würde ich noch mal an Herrn Beisel richten. In Ihrer Stellungnahme steht ja, viele Flughäfen sind von der Existenz bedroht. Ich gehe davon aus – nachdem, was wir vorhin gehört haben –, dass eher kleinere Flughäfen betroffen sind. Können Sie das so bestätigen? Gibt es dazu Zahlen? Haben wir da eine Größenordnung, um die wir uns vielleicht auch kümmern müssen?

Wir sehen ja auch, dass wir an Grenzen stoßen. Wir haben auch Herrn Müller-Görnert gehört. Sehen Sie Grenzen für das Wachstum? Sehen Sie Grenzen für das Wachstum im Flugverkehr, gerade in Deutschland?

Ralph Beisel (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) Ich möchte beides sehr gerne beantworten. Zunächst, wir haben natürlich Zahlen, die können wir wunderbar anhand unserer Mitgliedschaft darlegen. Wir hatten schon vor Corona die Situation, dass ungefähr die Hälfte unserer Flughäfen ihre Betriebskosten gedeckt haben, also zwar nach EU-Beihilferecht „sauber“, aber nicht zu Vollkosten profitabel waren, d.h. keine Vorsteuergewinne erwirtschaftet haben. Diese Situation ist unverändert. Demgegenüber haben wir festgestellt: Flughäfen sind wichtige Punktinfrastrukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge, über die sich das Leben in diesem Land abspielt. Rainer Schwarz hat zutreffend ausgeführt, dass sie unverzichtbar für die Vorsorge der Regionen und deren Anbindung sind. Auch brauchen wir sie für den Tourismus. Wenn man sich dazu bekennt, muss man sich als Staat überlegen: Wie gehe ich mit diesen Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge um? Kann man da vielleicht mal schauen, dass wir uns zumindest auf ein „Belastungsmoratorium“ verständigen? Und wenn sich die Flughäfen, ob klein oder groß, dazu bekennen: „Wir stehen zu unseren Klimaschutzverpflichtungen.“ Dann muss man auch sagen: „Okay, das unterstützen wir.“ Die Bundesregierung kann uns nicht sagen: „Ihr müsst ordentliche Kaufleute sein und ihr müsst klimaneutral sein.“ Und gleichzeitig gibt es kein einziges Förderprogramm für Flughäfen mehr, weder beim BMDV noch bei dem hochgeschätzten Klimaschutzministerium. Entschuldigung, aber das ist nicht fair, uns so zu behandeln.

Zur Frage, ob wir die Grenzen des Wachstums erreicht haben. Wir haben gerade eine neue Reiseumfrage gemacht. Reisen ist beliebt. Die Leute wollen reisen, die Leute wollen mobil sein. Wir haben auch kein Nachfrageproblem, wir haben in Deutschland ein Angebotsproblem. Wir haben für die Nachfrage nicht genug *Airlines*, die zu den bestehenden Standortkosten kommen wollen. Das sind hausgemachte Probleme, die nicht dazu führen, dass in Europa weniger gereist oder geflogen wird. An anderen *Airports* mit anderen *Airlines*



wird zum Nachteil der deutschen Flughäfen, der deutschen Wirtschaft und der deutschen Touristen geflogen. „Herzlichen Dank, liebe Bundesregierung, das wirkt sich auch zum Nachteil der Steuereinnahmen aus.“ Ob das der richtige Weg ist, könnte man an dieser Stelle hinterfragen. Bitte helfen Sie uns als Bundesregierung dort, wo Sie uns helfen können. Das BMI kann uns bei Themen wie Eigensicherung (Schutz der Flughäfen vor dem Eindringen unbefugter Personen) helfen, übermäßige Kostenbelastungen zu vermeiden. Das BMAS kann uns helfen, den Branchentarifvertrag allgemeinverbindlich zu erklären, damit wir auch Arbeitskräfte anwerben dürfen. Das BMDV kann uns helfen, einige Wettbewerbsnachteile gegenüber europäischen und außereuropäischen Konkurrenten zu beseitigen. Also: Es gibt noch viel zu tun in der zweiten Hälfte dieser Legislaturperiode. Wir können dazu eine tüchtige Bundesregierung und gute Parlamentarier an jeder Stelle gebrauchen und stehen dazu auch gerne für den Dialog bereit.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Wir sind damit am Ende unserer heutigen Anhörung. Ich möchte an dieser Stelle – in voller Ehrlichkeit und Überzeugung – allen Sachverständigen für ihre klaren und offenen Worte vielmals danken. Wir haben viel gelernt und wir haben eine Menge Hausaufgaben, die wir jetzt angehen werden. Damit schließe ich die öffentliche Sitzung, um dann die nichtöffentliche Ausschusssitzung um 16.25 Uhr fortzuführen.

Schluss der Sitzung: 16.22 Uhr

Jana Schimke, MdB
Vorsitzende



Verweis auf Stellungnahmen der Sachverständigen im Anlagenkonvolut

Prof. Dr. Rainer Schwarz

A-Drs. 20(20)157

Ralph Beisel

A-Drs. 20(20)158

Dr. Christof Berlin

A-Drs. 20(20)159

Sven Bergelin

A-Drs. 20(20)160

Matthias von Randow

A-Drs. 20(20)161

Michael Müller-Görnert

A-Drs. 20(20)162

Dr. Stefan Berndes

A-Drs. 20(20)163