

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Renata Alt,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/9259 –**

Geschäftsluftfahrt in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der kommerzielle Luftverkehr operiert auf vielen Verbindungen nicht nonstop und nur zu festgeschriebenen Zeiten. Das letzte Jahr hat außerdem gezeigt, dass besonders große Flughäfen verspätungsanfällig sind. Im Gegensatz dazu steht die Geschäftsluftfahrt für Verkehr „on demand“ ohne Umstieg. Damit ergeben sich für die Reisenden oft deutlich kürzere Tür-zu-Tür-Reisezeiten. Wie eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. zeigt, üben sich die Ersparnisse positiv auf die Kostenfunktion der Nutzer aus (www.dlr.de/fw/desktopdefault.aspx/tabid-2931/4472_read-46217/).

Flughäfen bzw. Flugplätze werden von der Deutschen Flugsicherung (DFS) entweder für Instrumental Flight Rules (IFR) oder Visual Flight Rules (VFR) genehmigt. Das bedeutet, dass ein Flugzeug nicht ohne die entsprechenden Instrumente auf einem Flughafen bzw. Flugplatz für IFR landen darf. Wenn die DFS IFR-Anflüge flächendeckend umsetzt, kann die Anzahl der IFR-Flugplätze deutlich erhöht werden.

1. Wie viele Verkehrs- und Sonderflugplätze gibt es in der Bundesrepublik Deutschland?
2. Wie viele davon sind nach Instrument Flight Rules (IFR) zugelassen?
3. Wie viele davon sind lediglich nach Visual Flight Rules (VFR) zugelassen?
5. Wie viele Verkehrs- und Sonderflugplätze sind in den letzten zehn Jahren geschlossen worden (bitte aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Flugplätze werden von der jeweils zuständigen Landesluftfahrtbehörde genehmigt. Diese Genehmigung regelt neben dem Umfang der Betriebspflicht auch, ob an diesem Flugplatz Flugbetrieb nur nach Sichtflugregeln (VFR) oder nach Instrumentenflugregeln (IFR) oder beides zugelassen ist. Die Genehmigung des Flugplatzes für den Flugbetrieb nach IFR allein geht nicht mit einem Anspruch

auf die Planung und Festlegung von Instrumentenflugverfahren einher. Die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Flugplätzen nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) ist gemäß § 31 Absatz 2 Nummer 4 LuftVG den Ländern übertragen. Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Erkenntnisse über die genaue Anzahl bzw. die Art des dort zugelassenen Betriebs, der von den Ländern genehmigten Flugplätze vor.

4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung der Verkehrs- und Sonderflugplätze, die nur für VFR zugelassen sind?

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen zu Verkehrs- und Sonderlandeplätzen vor.

6. Sind Anflüge an Verkehrs- und Sonderflugplätze nur mithilfe von GPS grundsätzlich möglich?

Ja, wenn solche Plätze über eine entsprechende Genehmigung für den Instrumentenflugbetrieb verfügen und ein Anflugverfahren veröffentlicht wurde.

7. An welchen Verkehrs- und Sonderflugplätze ist der Anflug nur mithilfe von GPS erlaubt (bitte aufschlüsseln)?

An 17 Verkehrs- und Sonderflugplätzen sind Instrumentenanflüge nur mithilfe von GPS erlaubt: Allendorf/Eder, Barth, Bautzen, Bayreuth, Coburg-Brandensteinebene, Donaueschingen-Villingen, Donauwörth, Eggenfelden, Emden, Giebelstadt, Hassfurt-Schweinfurt, Magdeburg-City, Mengen-Hohentengen, Neubrandenburg, Schönhagen, Straubing und Wilhelmshaven „JadeWeserAirport“.

8. Was ist notwendig, damit ein Verkehrs- oder Sonderflugplatz die Genehmigung zum Anflug mithilfe von GPS erhält?

Grundlage für die Festlegung von Instrumentenanflugverfahren, hierzu zählen auch GPS-Anflugverfahren, ist die Genehmigung des Flugplatzes gemäß § 6 LuftVG. Um eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs zu gewährleisten, ist auch an Flugplätzen, die im Instrumentenflug mit Hilfe von GPS angefliegen werden sollen, die Einrichtung bestimmter Flugsicherungsdienste erforderlich (§ 27c Absatz 1 LuftVG). Nach § 27c Absatz 2 LuftVG gehört zu diesen Flugsicherungsdiensten auch die Einrichtung von An- und Abflugverfahren. Nach § 27d LuftVG können an Flugplätzen, für die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur keinen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und verkehrspolitischem Interesse anerkannt hat, Flugsicherungsdienste auf Antrag und zu Lasten des Flugplatzunternehmers vorgehalten werden, wenn die örtlichen Voraussetzungen erfüllt und andere Belange der Flugsicherung nicht beeinträchtigt werden. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, können Flugverfahren vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt werden (§ 32 Absatz 4 Nummer 8 LuftVG i. V. m. § 33 Absatz 2 der Luftverkehrs-Ordnung).

9. Wie lange dauert es, bis ein Verkehrs- oder Sonderflugplatz die Genehmigung zum Anflug mithilfe von GPS erhält?

Der Umfang der Flugplatzgenehmigung und die Festlegung der Instrumentenanflugverfahren hängen vom Einzelfall ab.

10. Plant die Bundesregierung, Anflüge an Verkehrs- und Sonderflugplätze nur mithilfe von GPS flächendeckend zu ermöglichen?

Wenn nein, warum nicht?

Unabhängig von der Art des Instrumentenanflugverfahrens sind bei der Festlegung von Instrumentenflugverfahren verschiedene Interessen gegeneinander abzuwägen. Hierzu zählen unter anderem die Bedürfnisse des Umwelt- und Lärmschutzes, genauso wie die Bedürfnisse und Einschränkungen die durch den zivilen und militärischen Luftverkehr entstehen. Daher ist es unwahrscheinlich, dass für jeden Verkehrs- und Sonderlandeplatz Instrumentenflugverfahren festgelegt werden.

11. Wie viele Pilotenlizenzen für den Instrumentflug (Allwetterflug) fallen auf Berufspiloten?

- ATPL-/CPL-Lizenzen mit gültiger Instrumentenflugberechtigung (IR): 14 440.
- MPL-Lizenzen mit gültiger IR: 1 076.

12. Wie viele Pilotenlizenzen für den Instrumentflug (Allwetterflug) fallen auf Privatpiloten?

PPL-Lizenzen mit gültiger IR: 1 503.

13. Welche Rolle spielen Verkehrs- und Sonderflugplätze für die Benutzung von voll-elektrischen Senkrechtstartern (Flugtaxis)?

Aus Sicht der Bundesregierung wird ein schrittweiser Prozess zur Integration von Flugtaxis in die bestehende Luftraumstruktur stattfinden. Es ist davon auszugehen, dass Flugtaxis zunächst die bestehende Infrastruktur, also die existierenden Flugplätze, nutzen werden. Mit steigender Erfahrung der Luftfahrtbehörden mit dem Betrieb von Flugtaxis wird zukünftig auch die Einrichtung spezieller Start- und Landeplätze zu prüfen sein, um das Potential dieser Technologie zur Entfaltung zu bringen. Hier arbeitet die Bundesregierung eng mit den zuständigen Stellen der Europäischen Union zusammen, insbesondere der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit.

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirtschaftlichkeit der Geschäftsluftfahrt?

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) prüft die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit aller genehmigten Luftfahrtunternehmen hinsichtlich der durch die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 gestellten Anforderungen. Je nach Größe des Luftfahrtunternehmens zielen diese insbesondere auf den Nachweis der Zahlungsfähigkeit oder eines ausreichenden Nettokapitals ab. Eine Bewertung der Wirtschaftlichkeit im Sinne der Rentabilität eines Unternehmens ist nicht Gegenstand der Überprüfung durch das LBA.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Reisezeitersparnis bei der Geschäftsluftfahrt im Gegensatz zum Linienverkehr?

Es kann sich eine Zeitersparnis ergeben, wenn kleinere Flugplätze in unmittelbarer Nähe zum Reiseziel mit gecharterten Luftfahrzeugen direkt angeflogen werden. Ein gecharterter Flugzeug steht dem Kunden ggf. sofort zur Verfügung, so dass Termine im Gegensatz zum Linienverkehr sehr flexibel gehandhabt werden können.

16. Welche Auswirkungen hat die Reisezeitersparnis auf die Produktivität von Unternehmen und Mitarbeitern?

Eine pauschale Bewertung, zur Auswirkung von Reisezeitersparnissen ist nicht möglich, da dies von der Unternehmensform, -größe und der Mitarbeiterzahl abhängig ist.