

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Torsten Herbst,
Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/864 –**

Novellierung der nachgeordneten Luftsicherheitsgebührenverordnung

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2017 haben der Deutsche Bundestag und der Bundesrat der Änderung des Luftsicherheitsgesetzes zugestimmt (BGBl. I Nr. 9, S. 298). Aus den darin geschaffenen Grundlagen ergibt sich die Notwendigkeit einer Novellierung der nachgeordneten Luftsicherheitsgebührenverordnung.

1. Plant die Bundesregierung derzeit die Novellierung der Luftsicherheitsgebührenverordnung?

Falls ja, wann ist das Inkrafttreten der novellierten Verordnung vorgesehen?

Die Bundesregierung überarbeitet zurzeit die Luftsicherheitsgebührenverordnung und beabsichtigt ein zügiges Inkrafttreten. Dies entspricht auch einer Forderung des Bundesrates, der darauf hingewiesen hat, dass ohne die gebotene Anpassung der Luftsicherheitsgebührenverordnung Gebühreneinnahmen in erheblicher Höhe entgingen (Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes, Bundesratsdrucksache 414/16 (Beschluss)).

2. In welchem Umfang würde die Novellierung der Luftsicherheitsgebührenverordnung zur Steigerung der finanziellen Belastung für die Luftverkehrsindustrie und den Passagier führen (bitte nach den Zuständigkeitsbereichen, die sich aus den §§ 5, 8 und 9 des Luftsicherheitsgesetzes ergeben, aufschlüsseln)?

Der Überarbeitung der Luftsicherheitsgebührenverordnung liegt der gesetzliche Grundsatz der Gebührenbemessung, das Kostendeckungsprinzip, zu Grunde (§ 9 Absatz 1 des Gesetz über Gebühren und Auslagen des Bundes – BGebG, § 17a Absatz 2 des Luftsicherheitsgesetzes – LuftSiG). Dadurch wird gewährleistet, dass die Kosten, die durch öffentliche Leistungen entstehen, dem jeweiligen Gebührenschuldner und nicht der Allgemeinheit zur Last fallen. Die gebührenpflich-

tigen Leistungen nach der Luftsicherheitsgebührenverordnung werden entsprechend der europäischen und nationalen Gesetzeslage angepasst. Die Kosten, die durch die gebührenpflichtigen Leistungen entstehen, hängen von den jeweiligen Aufwänden ab und lassen sich nicht im Voraus betragsmäßig konkretisieren.

3. Wie begründet die Bundesregierung die Mehrbelastung der Luftverkehrsin-
dustrie und des Passagiers mit Kosten für die hoheitliche Aufgabe der Ab-
wehr von äußeren bzw. terroristischen Gefahren?

Die Begründung einer Gebührenpflicht für Maßnahmen der Bundespolizei ist bei speziellen und individualisierbaren Sicherheitsleistungen der Bundespolizei zulässig (siehe BVerfG NVwZ 1999, 176, 177). Das Erheben von Gebühren für staatliche Leistungen, mit denen zugleich öffentliche Interessen verfolgt werden, ist rechtlich nicht zu beanstanden; insbesondere besteht keine verfassungsrechtliche Pflicht, die durch die Sicherheitsmaßnahmen entstehenden Kosten der Allgemeinheit aufzubürden (siehe BVerwG, Urteil vom 3. März 1994 – 4 C 1/93). Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wird im Zuge der Novellierung der Luftsicherheitsgebührenverordnung der
für die Luftsicherheitsgebühr (vgl. Anlage zu § 1 – Gebührenverzeichnis –
Nummer 2) gesetzte Rahmen angepasst werden?

Falls ja, welcher neue Rahmen ist vorgesehen?

Es steht zu erwarten, dass der seit mindestens 2002 unveränderte Rahmen der Luftsicherheitsgebühr angepasst werden muss, da bereits heute an einigen Flughäfen die Kostendeckung infolge der bestehenden Obergrenze von 10 Euro nicht gewährleistet ist. Der Gebührenrahmen wird derzeit erarbeitet.

5. Welche Veränderung der festgesetzten Luftsicherheitsgebühr ist an den
Flughafenstandorten in Deutschland zu erwarten (bitte für jeden der 29 Flug-
hafenstandorte aufschlüsseln)?

Da durch die Luftsicherheitsgebühr der Aufwand für die Luftsicherheitskontrollen nach § 5 LuftSiG am jeweiligen Flughafen zu refinanzieren ist (Kostendeckungsprinzip), hängt die Höhe der Gebühr vom Aufwand und von der Höhe des Gebührenrahmens ab. Eine unmittelbare Veränderung der Luftsicherheitsgebühr als Folge einer Anpassung des Gebührenrahmens ist nur an Flughäfen zu erwarten, die den bisherigen Rahmen von 10 Euro übersteigen. Auf die Veröffentlichung der Luftsicherheitsgebühren 2018 (siehe Anlage) wird verwiesen.

6. Welche Einnahmehausfälle entstünden dem Bund, sollte der gesetzte Rah-
men der Luftsicherheitsgebühr unverändert bleiben (bitte für jeden der 29
Flughafenstandorte aufschlüsseln)?

Der Bund erhebt Gebühren nur für die 13 Flughäfen, an denen er für die Durchführung der Aufgaben nach § 5 LuftSiG zuständig ist. An den anderen Flughäfen erheben die entsprechenden Länder die Gebühr. Die Einnahmehausfälle sind abhängig vom Aufwand, dem noch festzulegenden Gebührenrahmen und der Anzahl der zu kontrollierenden Passagiere. Dazu sind Ausführungen derzeit nicht möglich, zumal die Gebühren für jeden Flughafen jährlich neu berechnet und festgelegt werden.

7. In welchem Verhältnis stünde diese Summe zur Summe der gesamten Einnahmen des Bundes aus der Luftsicherheitsgebührenverordnung?

Dazu kann die Bundesregierung derzeit keine Aussagen treffen, da die Bestimmung der Gebührenhöhen noch nicht abgeschlossen ist.

8. Welche qualitativen und quantitativen negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen, insbesondere durch wegfallende Flugverbindungen aufgrund höherer Standortkosten an den und um die Flughafenstandorte, sind als Folge der novellierten Luftsicherheitsgebührenverordnung zu erwarten?

Die Bundesregierung kann keine Aussage zum etwaigen künftigen Verhalten von Luftfahrtunternehmen und den gemutmaßten Auswirkungen machen.

9. In welcher Art und Weise werden durch die Novellierung der Luftsicherheitsgebührenverordnung die Wechselwirkungen zwischen einer Steigerung der finanziellen Belastung der Luftverkehrsindustrie und des Passagiers und den sich möglicherweise ergebenden negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen an den und um die Flughafenstandorte berücksichtigt?

Aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamtes über einen neuen Höchstwert im Flugreiseverkehr auf deutschen Flughäfen (siehe Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes Nr. 057 vom 22. Februar 2018, abrufbar unter www.destatis.de/presseaktuell), sprechen dafür, dass von bisherigen Gebührenanpassungen keine Wirkungen im Sinne der Fragestellung ausgingen.

Bei einem Verzicht auf eine Refinanzierung der Aufwendungen durch Gebühren müssten diese aus den Haushalten des Bundes und der Länder finanziert werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

10. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung sich ergebende negative volkswirtschaftliche Auswirkungen an den und um die Flughafenstandorte ausgleichen?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

11. In welchem Umfang hat die Bundesregierung in der Vergangenheit von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die der europäischen Gesetzgeber zahlreich zum Einsatz von Luftsicherheitskontrolltechnik zur risikobasierten Flexibilisierung geschaffen hat?

In welchem Umfang wird die Bundesregierung künftig davon Gebrauch machen?

Die Bundesregierung hat in der Vergangenheit davon Gebrauch gemacht und wird auch künftig dafür eintreten, die höchsten Sicherheitsstandards im Einklang mit den europarechtlichen Vorgaben für die Luftsicherheitskontrolltechnik an den deutschen Flughäfen umzusetzen.

12. Unterstützt die Bundesregierung im verordnungsgeberischen Prozess der EU aktiv entsprechende Initiativen?

Die Bundesregierung unterstützt alle Initiativen der Europäischen Kommission zur Verbesserung der Luftsicherheitsstandards an den europäischen Flughäfen.

Anlage

Luftsicherheitsgebühr

Für die Durchsuchung von Passagieren und deren Gepäck auf den Flughäfen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§ 5 des Luftsicherheitsgesetzes, LuftSiG) werden Gebühren erhoben. Rechtsgrundlage ist die Luftsicherheitsgebührenverordnung (LuftSiGebV) vom 23. Mai 2007 in Verbindung mit der Anlage zu § 1 Nummer 2 der LuftSiGebV. Vor dem Hintergrund der Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18. März 2004 (Az. 3 C 23.03 und 24.03) sind der bewaffnete Schutz der Kontrollstellen, die Bestreifung der Sicherheitsbereiche und bewaffnete Standposten bei gefährdeten Luftfahrzeugen nicht Bestandteil der Luftsicherheitsgebühr.

Für alle Luftfahrtunternehmen besteht die Verpflichtung, der zuständigen Behörde die Anzahl der beförderten Fluggäste mitzuteilen. Zu erfassen sind dabei alle Passagiere, die vor Abflug oder Weiterflug einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden. Ausgenommen hiervon sind lediglich Kinder bis zu zwei Jahren ohne eigenen Flugschein. Transfer- und Transitpassagiere, die vor Weiterflug einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden, sind ebenfalls als Passagiere in o. g. Sinne zu erfassen. Die Flugzeugbesatzungen des betreffenden Fluges sind keine Passagiere. Dagegen sind nicht im Dienst befindliche Crew-Mitglieder als Passagiere zu betrachten.

Die Gebühr wird auf den Flughäfen Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel, Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Saarbrücken und Stuttgart durch die Bundespolizei (BPOL) berechnet und eingezogen, auf den übrigen Flughäfen durch die jeweilige Landesbehörde. Diese Behörden übersenden den Luftfahrtunternehmen anhand der übermittelten Passagierzahlen entsprechende Gebührenbescheide. Die Luftfahrtunternehmen stellen diese Gebühren ihren Passagieren in Rechnung.

Einfluss auf die Gebührenhöhe haben u. a. das Passagieraufkommen des jeweiligen Flughafens und der Standort der Sicherheitskontrollen (zentral oder direkt am Flugsteig). Der Rahmen für die Gebühr ist 2 Euro als Unter- und 10 Euro als Obergrenze (vgl. Nummer 2 der Anlage zu § 1 der LuftSiGebV). Erhöhungen innerhalb dieses Rahmens werden von den genannten Behörden anhand von Berechnungen der zu deckenden Kosten festgesetzt. Anpassungen erfolgen in der Regel jährlich zum 1. Januar, wobei die beabsichtigten Veränderungen der Gebührenhöhe üblicherweise vorher bekannt gegeben werden, um den Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern die Preiskalkulation zu erleichtern. Das Bundesministerium des Innern gibt die von den Ländern und der Bundespolizei entsprechend übermittelten Gebührensätze in nachstehender Zusammenstellung bekannt.

Flugplätze in	Gebühr vom 1.1.2017 bis 31.12.2017	Gebühr vom 1.1.2018 bis 31.12.2018
Baden-Württemberg		
Stuttgart (BPOL)	6,02 €	5,99 €
Friedrichshafen	10,86 € ^(**)	11,94 € ^(**)
Karlsruhe/Baden-Baden	7,28 €	7,56 €
Bayern		
München	7,18 €	7,34 €
Nürnberg	7,98 €	7,93 €
Memmingen/Allgäu	4,55 €	4,10 €
Berlin		
Tegel (BPOL)	7,64 €	7,38 €
Brandenburg		
Schönefeld (BPOL)	6,03 € ^(*)	5,79 €
Bremen (BPOL)	9,57 €	9,56 €
Hamburg (BPOL)	5,47 €	5,50 €
Hessen		
Frankfurt (BPOL)	9,56 €	9,00 €
Kassel-Calden	14,73 € ^(**)	12,00 € ^(**)
Mecklenburg-Vorpommern		
Rostock-Laage	5,90 € ab 1.9.2017 6,26 €	6,26 €
Heringsdorf	5,24 € ab 1.9.2017 7,65 €	7,65 €
Niedersachsen		
Hannover (BPOL)	8,10 €	7,99 €
Braunschweig	10,00 €	10,00 €
Nordrhein-Westfalen		
Düsseldorf (BPOL)	5,60 € ab 1.10.2017 5,30 €	5,22 €
Köln/Bonn (BPOL)	6,35 €	6,10 €
Münster/Osnabrück	7,97 €	8,25 €
Paderborn/Lippstadt	8,39 €	8,85 €
Dortmund	4,86 € ab 1.11.2017 2,90 €	4,48 €
Niederrhein	5,39 € ab 1.11.2017 3,09 €	5,28 €

Flugplätze in	Gebühr vom 1.1.2017 bis 31.12.2017	Gebühr vom 1.1.2018 bis 31.12.2018
Rheinland-Pfalz		
Hahn	4,33 €	5,79 €
Saarland		
Saarbrücken (BPOL)	12,35 € ^{*)}	11,42 € ^{**)}
Sachsen		
Leipzig/Halle (BPOL)	5,68 € ab 1.10.2017 6,14 €	6,09 €
Dresden (BPOL)	7,04 €	7,00 €
Sachsen-Anhalt		
Magdeburg-Cochstedt	10,00 €	10,00 €
Schleswig-Holstein		
Westerland/Sylt	10,00 €	10,00 €
Thüringen		
Erfurt (BPOL)	19,66 € ^{**)}	19,70 € ^{**)}

^{*)} vorläufige Gebühren; vorbehaltlich möglicher Änderungen

^{**)} Gebühr wird gemäß der Nr. 2 der Anlage zu § 1 der LuftSiGebV auf 10 € festgesetzt.

Die Veröffentlichung der Übersicht in der NfL I Nr. 1-1134-17 vom 26. September 2017 wird hierdurch aufgehoben, die Bekanntgabe erfolgt auch im Internet des Bundesministeriums des Innern (www.bmi.bund.de).

