

EDTM

48° 3' 14" N, 9° 22' 22" E



## Wichtige Information zur neuen Flugsicherungsgebühr

17.08.2021

Sehr geehrte Kundinnen, Sehr geehrte Kunden,  
Sehr geehrte Geschäftspartnerinnen, Sehr geehrte Geschäftspartner,

in den letzten Tagen sind Ihnen möglicherweise Gerüchte über eine neue FS-Gebühr zu Ohren gekommen, die schon ab dem **1.9.2021 bundesweit** auf allen Flugplätzen mit **AFIS** und **ATC** erhoben werden soll.

Grundlage dafür ist die Verordnung von Herrn Bundesverkehrsminister Scheuer vom 09.August 2021, siehe angefügtes Dokument.

Das Thema bedarf einer etwas ausführlicheren Erläuterung.

### Worum geht es?

In Deutschland gibt es 15 große Verkehrsflughäfen, die im Sinne des § 27 d LuftVG im Bundesinteresse betrieben werden. Den Betreibern dieser großen Flughäfen entstehen keine Flugsicherungskosten. Alle Kosten, die mit dem Betrieb des Towers zusammenhängen, werden über ein Gebührensystem finanziert, das in der FSAKV (Flugsicherungs- An- und Abflug-Kostenverordnung) geregelt ist und bei Bedarf staatlich aufgestockt wird.

Alle übrigen Flugplätze, also diejenigen, die ohnehin schon die geringsten Umsätze haben, müssen den Betrieb des Towers aus eigener Tasche bezahlen. Dagegen ist Flugsicherung in vielen Ländern dieser Welt eine hoheitliche Aufgabe des Staates, die nicht über die Flugplatzbetreiber finanziert wird.

Es ist kein Geheimnis, dass die Finanzierung unserer regionalen Flugplatzinfrastruktur bundesweit seit vielen Jahren in einer Schieflage hängt. Jedes Jahr verlieren wir Flugplätze, weil sich die Kommunen und private Betreiber aus der Finanzierung zurückziehen. Die Gesellschafterstruktur der Flugplatz Mengen-Hohentengen GmbH setzt sich wie folgt zusammen: Landkreis Sigmaringen 15%, Kommunen 12 %, Private / Gewerbe 73 %.

Die Bundesregierung hatte sich nun vorgenommen, den Betrieb dieser regionalen Flugplätze auf solidere Beine zu stellen und sich bei der Finanzierung der FS-Kosten an internationale Gepflogenheiten anzupassen. Dazu hat der Deutsche Bundestag mit der 16. Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), neben den weiterhin durch § 27d Abs. 1 bestehenden 15 internationalen Flughäfen, mit einem neuen Abs. 1a einen **zweiten Kreis** von Flugplätzen geschaffen, auf denen Flugsicherungsdienste vorgehalten und durch eine bundesweit einheitliche FS-Gebühr finanziert werden. Zu diesem zweiten Kreis gehört auch der Flugplatz Mengen-Hohentengen.

Da die FS-Gebühren nicht kostendeckend sein werden, wurden im Bundeshaushalt 2021 für das restliche Jahr 20 Millionen Euro bereitgestellt, ab 2022 sollen es jährlich 50 Millionen sein.

EDTM

48° 3' 14" N, 9° 22' 22" E



Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) hat den Sommer über im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) an einer entsprechenden Überarbeitung FSAAKV gearbeitet. Dieser Entwurf wurde regelmäßig mit einigen Luftfahrtverbänden diskutiert und soll noch in diesem Monat veröffentlicht werden.

Die von den Flugplätzen selbst erhobene **IFR-Anfluggebühr** soll dann entfallen und durch eine FS-Gebühr ersetzt werden, die sich nach der Formel errechnet:

$$\text{FS-Gebühr} = \text{Gebührensatz} * (\text{MTOM in t}/50)^{0,7} + \text{MwSt.}$$

Der Gebührensatz beträgt 130,35 €. Für ein Flugzeug der E-Klasse mit z.B. 1.200 kg max. Abfluggewicht ergeben sich dann brutto:

$$130,35 \text{ €} * (1,2/50) \text{ hoch } 0,7 + 19\% \text{ MwSt.} = 11,40 \text{ €.}$$

Die am jeweiligen Flugplatz tätige Flugsicherungsorganisation soll diese Gebühr per Gebührenbescheid einziehen und später, im Rahmen der geplanten Kostenerstattung mit dem BAF verrechnen.

**So weit, so gut gemeint.**

Immerhin bekennt sich der Bund damit zu einer bisher nicht gekannten, eigenen Verantwortung bei der Finanzierung des Betriebs unserer regionalen Flugplatzinfrastruktur.

**Doch leider gibt es einige Haken** und die sind gerade erst in den letzten Tagen kurz vor Veröffentlichung der neuen FSAAKV aus dem Paragraphenschwungel zum Vorschein gekommen.

Angedacht war nämlich eine Befreiung von den Gebühren für Luftfahrzeuge unter 2.000 kg MTOM, wie sie auch bei den Streckengebühren international üblich ist.

Diese Forderung wurde z.B. von unserem Flugplatzverband IDRF von Anfang an in jeder Stellungnahme und in jedem Meeting vorgetragen und ohne Widerspruch zur Kenntnis genommen. D.h. es gab zu diesem Punkte nie eine kontroverse Diskussion.

Mitten im Endspurt auf dem Wege zur neuen FSAAKV mussten BAF und BMVI nun jedoch feststellen, dass es für diese, auch von dort ausdrücklich gewollte, Befreiung keine gesetzliche Grundlage gibt. Obwohl man die vorgetragenen Argumente für die Gebührenbefreiung nachvollziehen könne, müsse die gesetzliche Grundlage dazu erst durch die neue Bundesregierung geschaffen werden, so teilte der Abteilungsleiter Luftfahrt des BMVI der IDRF in einem Schreiben mit.

**Wie uns am 16. August nochmals in einer Videokonferenz mit dem Präsidenten des BAF und dem BMVI bestätigt wurde, muss die FS-Gebühr ab 1.9. auf allen deutschen Flugplätzen mit einem AFIS- oder ATC-Dienst per Gebührenbescheid**

EDTM

48° 3' 14" N, 9° 22' 22" E



**erhoben werden. Die Gebühr gilt für den gesamten VFR- und IFR-Verkehr, unabhängig von der Gewichtsklasse, auch für Ultraleichtflugzeuge.**

Einzig Platzrunden werden zu einem Anflug zusammengefasst, wenn zwischen Start- und Landung jeweils weniger als 20 Minuten vergehen.

Zum Segelflugverkehr konnte das BAF noch keine Aussage machen. Es wird noch geprüft, ob Segelfluggelände mit eigenem Startleiter ausgenommen werden können.

**Damit stehen wir alle vor einem massiven Problem.**

Während die regionalen ATC-Plätze im Allgemeinen nur einen geringen Anteil an VFR-Verkehr unter 2 t MTOM haben, macht diese Gewichtsklasse an den AFIS-Plätzen zwischen 80 und 90 % des Verkehrs aus. Bei uns sind es sogar ca. 94 %.

Ein AFIS-Dienst verursacht je nach Flugplatz ca. 25 bis 30 % der Kosten eines ATC-Dienstes. Der Anteil des IFR-Verkehrs, für den AFIS eingeführt wurde, liegt auf den AFIS-Plätzen mit RMZ bei 5 -10 %. Letztendlich müssen 90 bis 95 % der Nutzer einen Dienst finanzieren, den sie nicht nachgefragt haben, den sie nicht benötigen und von dem sie keinen Mehrwert haben.

Die 22 betroffenen AFIS-Flugplätze - mit uns - sind sich bewusst, dass diese Gebühr für viele Nutzer geschäftsschädigend ist. Während sich der einzelne Pilot, der auf den Verkehrslandeplätzen weiterhin überwiegend nur gemäßigte Landegebühren vorfindet, die Gebühr vielleicht noch leisten kann, werden Flugschulen stark benachteiligt. Auch wenn nicht bei jeder Platzrunde zur Kasse gebeten wird, dürfte sich z.B. eine PPL-Ausbildung im Durchschnitt um 500 € verteuern.

Viele Flugplätze müssen mit Recht befürchten, dass nicht nur die Flugbewegungen zurückgehen, sondern dass sie auch Mieter verlieren, mit negativen Auswirkungen auf ansässige Luftfahrttechnische Betriebe, Gastronomie und sonstige Dienstleistungen. Dort wo es keine Möglichkeit zum Abwandern gibt, wird der regionale Wettbewerb erheblich gestört.

Das stellt die betroffenen Flugplätze nun vor eine fast unlösbare Pattsituation aus zwei möglichen Alternativen:

1. Die Flugplätze halten ihren AFIS-Betrieb über den 1.9.2021 hinaus aufrecht und laufen Gefahr, wichtige Teile ihrer Kundschaft zu vertreiben. Der wirtschaftliche Gesamtschaden aus Verkehrsverlust, Mieteinnahmen sowie den indirekten Auswirkungen könnte schnell die Kostenerstattung übersteigen und zu einem schleichenden Niedergang des Flugplatzes führen.
2. Alternativ könnte sich der Flugplatz entscheiden, den AFIS-Dienst und damit den IFR-Verkehr aufzugeben. Damit würde er zwar auf die Kostenerstattung verzichten, müsste aber auch keine FS-Gebühren einziehen und würde einen Großteil seiner Kunden erhalten. Hierdurch würde aber der IFR-Verkehr verloren gehen. Dieser ist andererseits für die regionale Wirtschaft von einer besonders hohen Bedeutung. IFR-Verkehr sichert ländliche Unternehmensstandorte, Arbeitsplätze und damit auch die wichtige Unterstützung des Flugplatzes durch die regionale Wirtschaft und Politik.

**EDTM**

48° 3' 14" N, 9° 22' 22" E



Egal für welche Variante sich der Flugplatz also entscheidet, der wirtschaftliche Schaden scheint unvermeidlich.

### **Wie geht es nun weiter**

BMVI und BAF haben das Problem erkannt und wollen nach den Wahlen eine Lösung zur Befreiung des Verkehrs unter 2 t MTOM vorbereiten. Je nachdem wie sich die neue Bundesregierung zusammensetzt, ist allerdings eine mehr oder weniger luftfahrtfeindliche Grundstimmung nicht auszuschließen. Das Ergebnis dieser Bemühung bleibt daher offen.

Es wird deshalb nun auch an den Flugplätzen liegen, sich kreative Lösungen einfallen zu lassen, um die Kundschaft zu erhalten. Dafür könnte man z.B. auch einen Teil der Kostenerstattung nutzen, um Härtefälle für einzelne Nutzergruppen abzufedern. Leider lassen sich auch solche Lösungen nicht von heute auf morgen finden und wir alle sind von der nun ausbleibenden Gebührenbefreiung erst in diesen Tagen überrascht worden. Sobald Geld verteilt wird, müssen nicht nur die kommunalen Gesellschafter zustimmen, sondern auch die Luftfahrtbehörden. Flugplatzentgelte sind genehmigungspflichtig, Nachlässe müssen diskriminierungsfrei gewährt werden.

Ob in EDTM schon zum 1.9. eine FS-Gebühr erhoben werden muss, können wir Ihnen noch nicht abschließend sagen.

Das Thema wird sicher in den nächsten Wochen hohe Wellen in den Fachmedien schlagen. Mit der vorliegenden Information wissen Sie, worum es geht und wir werden mit Ihnen zur weiteren Entwicklung im Dialog bleiben.

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Menge

Geschäftsführer

Flugplatz Mengen-Hohentengen GmbH