

Antrag

der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Entgeltordnungen der Berliner Flughäfen differenzierter und ökologischer gestalten

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Im Sinne der besseren Umweltverträglichkeit, des Lärmschutzes und der Umsetzung des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms (BEK) fordern wir den Senat als Gesellschafter der FBB GmbH auf, gegenüber der Flughafengesellschaft darauf hinzuwirken, die folgenden Punkte in die Entgeltordnungen der Berliner Flughäfen aufzunehmen:

Die Entgeltsätze sind regelmäßig an die tatsächlich entstandenen Aufwendungen für den Flugbetriebsanteil der Flughafengesellschaft anzupassen.

Ein emissionsabhängiges Entgelt soll das bestehende Landeentgelt ergänzen.

Es wird ein Lärmschutzentgelt zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an den Berliner Flughäfen eingeführt, sofern und solange Lärmschutzmaßnahmen finanziert werden müssen.

Verspätungen am Abend und in den Nachrandzeiten am Flughafen Tegel oder später BER sollen in Zukunft deutlich teurer werden. Verspätete Starts und Landungen nach 22 Uhr werden grundsätzlich mit einem festzulegenden und zeitlich gestaffelten Aufpreis auf das Start- und Landeentgelt belegt. Außerdem wird außerhalb der regulären Betriebszeiten für genehmigte verspätete Starts und Landungen auf das lärmbezogene Start- und Landeentgelt ein Aufschlag von 500 Prozent bis 700 Prozent fällig. Für die Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen für verspätete Starts und Landungen in den Rand- und Nachtstunden durch die obere Luftfahrtbehörde wird eine Gebühr erhoben.

Die verkehrsfördernden Konditionen sollen künftig auf neue Langstreckenverbindungen begrenzt, und gegenüber heute deutlich in ihrem Umfang reduziert werden. Der künftige Volumen-Förderbetrag setzt eine hohe Auslastung der Flugzeuge (über 85 Prozent Sitzplatzauslastung) einer Fluggesellschaft über die gesamte Flugplanperiode voraus. Zahlt eine Fluggesellschaft Gebührenrechnungen ein- oder mehrmals im Kalenderjahr nicht, werden keine Rabatte gewährt.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 30. November 2019 und dann jährlich zu berichten.

Begründung:

Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH unterliegt zu je 37 Prozent den Gesellschaftern Berlin und Brandenburg sowie zu 26 Prozent der Bundesrepublik Deutschland. Die FBB ist damit ein gemischt-öffentliches Unternehmen, das den Belangen der Öffentlichkeit untersteht. Entgeltordnungen haben grundsätzlich die Aufgabe, die Aufwendungen des Flughafens für den Flugverkehr auszugleichen. Es geht also um eine Refinanzierung der laufenden Kosten der Flughäfen durch die Unternehmen, die sie für ihr Fluggeschäft nutzen. Rechtliche Grundlage ist der § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG).

Der Berliner Luftverkehr emittierte im Jahr 2014 alleine mit dem Flughafen Tegel (TXL) 1,01 Millionen Tonnen CO₂ (laut Berliner Energie- und CO₂-Bilanz, Verursacherbilanz). Mit diesen Werten sind aber nicht einmal annäherungsweise die realen Klimabelastungen durch den Berliner Luftverkehr beschrieben. Berücksichtigt man alle weiteren negativen Faktoren, wie das Fliegen in großer Höhe etc., so trägt der Luftverkehr laut BEK mit einem Anteil von 40 Prozent zu den Emissionen des Verkehrssektors in Berlin bei. Zur Erreichung der Klimaschutzziele besteht im rasant wachsenden Luftverkehr mit den entsprechend negativen Klima-auswirkungen erheblicher Handlungsbedarf. Durch den vorläufigen Weiterbetrieb des Flughafens Tegel bis zur Eröffnung des BER besteht zudem eine ausgeprägte und zeitlich unabwählbare Belastung der Anwohner*innen durch Fluglärm.

Durch die Einführung von emissionsabhängigen Entgeltanteilen wird die Umsetzung des BEK sowie der Gesundheitsschutz der Bürger*innen besser gewährleistet. Der Flugverkehr verursacht durch Luftverschmutzung und Lärmbelästigung erhebliche Beeinträchtigungen der Anwohner*innen von Flughäfen und der Umwelt und soll daher entsprechend differenzierter geregelt werden. Damit werden Anreize zum Einsatz leiserer und emissionsärmerer Flugzeuge gesetzt. Emissionsabhängige Entgelte werden an allen großen deutschen Flughäfen erhoben.

Ebenso finden sich gesonderte Lärmschutzentgelte zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in den Entgeltordnungen vieler deutscher Flughäfen. Diese sind an einigen Flughäfen ausgesetzt, weil diese Flughäfen im Gegensatz zum BER oder ggf. Tegel zurzeit keine Lärmschutzmaßnahmen umsetzen müssen.

Wie an anderen deutschen Flughäfen sind auch am Flughafen Tegel zunehmend verspätete Starts oder Landungen zu verzeichnen. Die Ursachen dafür liegen nicht nur in von den Fluggesellschaften nicht zu verantwortenden Umständen wie meteorologischen Gründen, sondern in zu eng geplanten Flugzeugumläufen. Um diesen Entwicklungen, die die Anwohner*innen oftmals über die regulären Betriebszeiten der Flughäfen hinaus durch Fluglärm belasten, ent-

gegen zu wirken, sollen Zuschläge zu den regulären Entgelten für verspätete Starts und Landungen in den Nachrandzeiten eingeführt werden. Auch hierzu gibt es einige Beispiele an deutschen Flughäfen, so zum Beispiel am Flughafen Hamburg.

Bisher wird in Berlin für die Ausnahmegenehmigung für Starts und Landungen außerhalb der Betriebszeiten keine Gebühr erhoben, obwohl die obere Luftfahrtbehörde jeden Fall einzeln und zeitnah prüfen und entscheiden muss.

Die verkehrsfördernden Konditionen in den Entgeltordnungen der Berliner Flughäfen entsprechen zum großen Teil nicht den ökonomischen und ökologischen Anforderungen der Zeit und der kapazitären Situation der Berliner Flughäfen. Deshalb soll mit Rabatten nur sehr begrenzt und gezielt gearbeitet werden. Nachvollziehbar ist die Förderung von zusätzlichen Langstreckenverbindungen, nicht aber von zusätzlichen innerdeutschen oder europäischen Verbindungen. Außerdem ist eine dauerhaft hohe Auslastung der Flugzeuge im allseitigen Interesse.

Berlin, den 28. Mai 2019

Saleh Buchholz Stroedter
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
der SPD

Bluhm U. Wolf H. Wolf Schatz
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Die Linke

Kapek Gebel Moritz
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen