

2849

Antrag

der AfD-Fraktion

Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen BER sichern – Jetzt Kosten senken!

Das Abgeordnetenhaus möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert:

1. Ein zeitlich befristetes Entlastungsprogramm für Flughafenentgelte am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) aufzulegen, das sich an internationalen Beispielen wie dem Amsterdam Airport Schiphol orientiert, insbesondere:
 - Gewährung eines temporären Gebührenerlasses von mindestens 10 % für Airlines,
 - Laufzeit zunächst 24 Monate,
 - Schwerpunkt auf zusätzlichen Frequenzen, neuen Strecken und Rückverlagerung von Kapazitäten nach Berlin.
2. Ein Moratorium für weitere Gebührenerhöhungen am BER zu verhängen, bis eine umfassende Evaluierung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts vorliegt.
3. Transparenz über die Kostenstruktur des BER herzustellen, insbesondere:
 - Aufschlüsselung der Flughafenentgelte im europäischen Vergleich,
 - Darstellung der Auswirkungen von Schuldenlast, Finanzierungskosten und staatlichen Auflagen auf die Gebührenhöhe.
4. Ein Konzept zur strukturellen Reform des Geschäftsmodells des BER im Rahmen einer nachhaltigen Entschuldung der FBB GmbH vorzulegen.

5. Sich auf Bundesebene für eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer und weiterer standortbelastender Abgaben einzusetzen, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Berlin wiederherzustellen.

Begründung:

Der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) steht trotz stabilisierten Betriebs nach der verspäteten Inbetriebnahme vor einem grundlegenden strukturellen Problem: Er ist im internationalen Wettbewerb zu teuer und gleichzeitig nicht ausgelastet.

Die jüngste Entscheidung der Airline Ryanair, ihre Berliner Basis zu schließen und das Flugangebot um 50 % zu reduzieren, ist ein deutliches Signal für diese Fehlentwicklung. Flugzeuge werden nicht stillgelegt, sondern gezielt an kostengünstigere europäische Standorte verlagert. Berlin verliert damit nicht Nachfrage, sondern Wettbewerbsfähigkeit.

Gleichzeitig zeigen aktuelle Marktdaten, dass das Sitzplatzangebot am BER weiterhin deutlich unter dem Vorkrisenniveau liegt. Für das Jahr 2026 werden nur rund 70 % des Angebots von 2019 erwartet. Während andere europäische Flughäfen ihre Kapazitäten wieder ausbauen, bleibt Berlin zurück.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, dass der BER an steigenden Gebühren festhält oder weitere Erhöhungen plant. Ein Flughafen, der nicht ausgelastet ist, muss im Wettbewerb über den Preis agieren – nicht über zusätzliche Belastungen.

Dabei ist klar zu benennen: Die heutige Verschuldungssituation des BER ist nicht das Ergebnis aktuellen Managementhandelns, sondern die Folge politischer Fehlentscheidungen der Vergangenheit. Sowohl die Standortwahl zugunsten Schönefelds als auch die bekannten Fehlentwicklungen im Baugeschehen haben Kostenstrukturen erzeugt, die betriebswirtschaftlich nicht aus eigener Kraft aufgefangen werden können.

Es wäre daher systematisch falsch, diese Lasten über dauerhaft hohe Gebühren auf die Nutzer des Flughafens – also Airlines und Passagiere – abzuwälzen. Damit würde ein politisches Versagen der Vergangenheit in einen strukturellen Wettbewerbsnachteil der Gegenwart übersetzt.

Zugleich ist zu berücksichtigen, dass Flughäfen keine gewöhnlichen Unternehmen sind, sondern Teil der infrastrukturellen Daseinsvorsorge. Ihre Funktion besteht nicht primär in der kurzfristigen Rendite, sondern in der Sicherung von Erreichbarkeit, wirtschaftlicher Anbindung und internationaler Wettbewerbsfähigkeit eines Standorts.

Daraus folgt: Eine umfassende Entschuldung des BER ist kein Sondervorteil, sondern ein Gebot der politischen Verantwortung. Nur wenn die Altlasten der Vergangenheit aus der Kostenstruktur herausgelöst werden, kann der Flughafen überhaupt zu marktgerechten Bedingungen operieren.

Internationale Beispiele zeigen, dass es auch anders geht: Der Flughafen Amsterdam Airport Schiphol gewährt aktuell einen zeitlich befristeten Gebührenrabatt von 10 %, um Airlines zu entlasten und den Verkehr zu stabilisieren. Genau diese Logik muss auch für Berlin gelten.

Die derzeitige politische Debatte in Berlin verfehlt hingegen den Kern des Problems. Forderungen nach einer dritten Landebahn oder nach einer Ausweitung von Betriebszeiten greifen zu kurz, solange der Standort für Airlines wirtschaftlich unattraktiv bleibt. Kapazität ohne Nachfrage ist keine Lösung.

Der BER leidet nicht an zu wenig Infrastruktur, sondern an einem strukturell verzerrten Geschäftsmodell, das durch politische Entscheidungen geprägt wurde. Die hohe Verschuldung, die staatliche Steuerung und die daraus resultierenden Gebührenstrukturen wirken wie eine dauerhafte Wachstumsbremse.

Ein temporärer Gebührennachlass ist daher kein „Geschenk an Airlines“, sondern eine gezielte standortpolitische Investition in die Wiedergewinnung von Verkehr, Arbeitsplätzen und internationaler Anbindung.

Langfristig reicht dies jedoch nicht aus. Berlin benötigt eine grundlegende Reform der Flughafenstruktur, die wirtschaftliche Effizienz, unternehmerische Verantwortung und internationale Wettbewerbsfähigkeit wieder in den Mittelpunkt stellt.

Berlin, den 27. April 2026

Dr. Brinker Wiedenhaupt Hansel
und die übrigen Mitglieder der AfD-Fraktion