

19. Wahlperiode

**Mitteilung – zur Kenntnisnahme –**

**Entgeltordnungen der Berliner Flughäfen differenzierter und ökologischer gestalten**  
Drucksachen 18/1947, 18/2202, 18/2279 und 18/2466 – Schlussbericht –



Der Senat von Berlin  
(Fin-BT 3003-24/2019-4-6)  
920-3068

An das  
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -

über

Entgeltordnungen der Berliner Flughäfen differenzierter und ökologischer gestalten

- Drucksachen Nrn. 18/1947, 18/2202, 18/2279 und 18/2466 - Schlussbericht -

---

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 26.09.2019 Folgendes beschlossen:

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 Nachtrandzeiten 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.

Hierzu wird berichtet:

Erstmals wurde dem Abgeordnetenhaus mit Schreiben vom 04. August 2020 zur Umsetzung des Beschlusses berichtet, der wie folgt fortgeschrieben wird:

Die Fortschreibung des Berichts berücksichtigt ausschließlich neue Erkenntnisse und Entwicklungen.

Ausweislich der Richtlinien der Regierungspolitik bekennt sich der Senat zum Kampf gegen die Klimakrise als einer der größten Herausforderungen unserer Zeit. Die Steuerung der Klimaziele erfolgt u.a. auf Basis eines verbesserten, kontinuierlichen, transparenten Monitorings durch sektorale Mengensteuerung. Unabhängig hiervon sind alle Landesbeteiligungen gehalten sich am zentralen Ziel der Klimaneutralität als Querschnittsaufgabe aller Politikfelder zu orientieren. Dies gilt auch für Minderheitsbeteiligungen wie der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB). Der Senat wird daher seine Anstrengungen verstärken, in den Gremien des Unternehmens dafür zu werben, das Unternehmenskonzept der FBB stärker auf ökologische Ziele und Nachhaltigkeit auszurichten.

In Umsetzung des Beschlusses des Abgeordnetenhauses vom 13.09.2018 (Drucksache 18/1274) zur Implementierung eines systematischen Nachhaltigkeitsmanagements in landeseigenen Unternehmen wurden die vom Land Berlin in den Aufsichtsrat der FBB entsandten Mitglieder aktuell aufgefordert, sich für ein systematisches Nachhaltigkeitsmanagement einzusetzen. Gegenwärtig verfügt die FBB noch über kein systematisches Nachhaltigkeitsmanagement im Sinne des o.g. Beschlusses des Abgeordnetenhauses. Zu der frühzeitigen Bitte des Beteiligungsmanagements des Landes Berlin an die FBB um Einführung eines Nachhaltigkeitsmanagements erklärte die

seinerzeitige Geschäftsführung der FBB, dass die Implementierung eines Nachhaltigkeitsmanagements kapazitätsmäßig erst nach der Inbetriebnahme des BER erfolgen könne. Begleitend wurde in den Sitzungsvorbereitungsrunden mit den Berliner Aufsichtsratsmitgliedern bei konkreten Tagesordnungspunkten, wie z.B. der Entgeltthematik oder der Neuregelung der Bodenverkehrsdienste, das Thema Nachhaltigkeit betont.

Die FBB informiert auf ihrer Homepage ausführlich über ihre Umweltstrategie:

<https://corporate.berlin-airport.de/de/umwelt/leitlinien-und-umweltstrategie.html>.

Danach sind Umwelt- und Klimaschutz zentrale Managementaufgaben, die bei sämtlichen Planungen und Prozessen im Unternehmen angemessen berücksichtigt werden. Den Stellenwert des Themas hat die Geschäftsführung in den unternehmensweit geltenden Umwelt- und Energieleitlinien unterstrichen. Für die optimale Vernetzung und Steuerung der umweltrelevanten Betriebsabläufe sorgt ein Umwelt- und Energiemanagementsystem. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, negative Einwirkungen auf die Umwelt zu reduzieren, Risiken zu mindern und die Rechtssicherheit zu erhöhen. Die FBB will die Energieeffizienz weiter steigern und den Energieverbrauch senken. Das Energiemanagement ist ein Instrument, das wichtige Impulse für das Unternehmen auf dem Weg zum Green-Airport aussendet.

Die von Berlin entsandten Mitglieder des Aufsichtsrats wurden insbesondere aufgefordert, sich für folgende Maßnahmen einzusetzen:

- Benennung eines/r Nachhaltigkeitsbeauftragten und die Festlegung der Zuständigkeit innerhalb der Geschäftsführung;
- Bestimmung der wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte, Aufstellung von Nachhaltigkeitsleitlinien, ein jährlich fortzuschreibendes Nachhaltigkeitsprogramm mit konkreten Zielen und Maßnahmen sowie eine zweijährliche Berichterstattung. Programm und Berichterstattung sind zu veröffentlichen. Um eine Vergleichbarkeit herzustellen, sollen die landeseigenen Unternehmen bei ihrer Berichterstattung den Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) als Standard verwenden. Es wird erwartet, dass die FBB eine DNK-Entsprechenserklärung abgibt.
- Jene landeseigenen Unternehmen, die bereits ein Nachhaltigkeitsmanagement implementiert haben, sollen ihre Erfahrungen mit anderen landeseigenen Unternehmen austauschen.

Der Senat bekennt sich insbesondere zum Ziel eines klimaneutralen Flughafens. Hierbei geht es um die Minimierung von Emissionen, Rohstoff- und Energieeinsatz genauso wie um die verstärkte Nutzung und ggf. Erzeugung von erneuerbaren Energien. Die Flughafengesellschaft ist gefordert, ein umsetzbares Konzept zu entwickeln, bis wann der Flughafen klimaneutral und bis wann die Emissionen netto null sein können.

Berlin hat sich im Kreis der Gesellschafter dafür eingesetzt, eine wirksame CO<sub>2</sub>-basierte Komponente so in die zukünftige Entgeltordnung zu implementieren, dass die übrigen

neben dem Klimaschutz angestrebten Ziele (Lärmschutz, Stickoxidreduktion und wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens) ebenfalls weiter erreicht werden können. Allerdings können wesentliche Beschlüsse nach den Statuten der FBB nur im Konsens der drei Gesellschafter gemeinsam mit dem Land Brandenburg und dem Bund getroffen werden. Die mittelfristige Änderung der Entgeltordnung hinsichtlich der Berücksichtigung einer CO2-basierten Komponente bleibt das Ziel des Senats.

Bei einer möglichen Implementierung einer CO2-basierten Komponenten ist die nationale und europäische Debatte ebenfalls zu berücksichtigen. So wird sich die neue Bundesregierung für eine europaweite Einführung einer Luftverkehrsabgabe nach deutschem Vorbild einsetzen solange eine europäische Entscheidung über die Einführung einer Kerosinsteuer in Anlehnung an den Energiegehalt aussteht. Nach Auskunft der FBB wird eine CO2-Komponente und deren Umsetzbarkeit zudem derzeit ebenfalls auf nationaler Ebene geprüft. Um eine möglichst einheitliche und rechtssichere Umsetzung zu gewährleisten, haben sich die deutschen Flughäfen vernetzt.

Bezüglich der im Antrag angesprochenen Lärmschutzproblematik wird darauf verwiesen, dass der Senat prüft, wie am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ im Einvernehmen mit Brandenburg und dem Bund längere Lärmpausen über die bisher geltenden Lärmpausen von sechs Stunden hinaus erreicht und Ausnahmen von der herrschenden Nachtflug-Regelung so weit wie möglich eingegrenzt werden können. Aufgrund der Nachtflugbeschränkungen und der vorgesehenen Höhe des Zuschlags in den Randzeiten ist davon auszugehen, dass gegenwärtig nur 1,3 % der gesamten Flugbewegungen auf die Randzeiten entfallen und von einem Zuschlag betroffen sind. Durchschnittlich betrug der Anteil der Flugbewegungen in 2021 im Zeitraum 22 bis 6 Uhr im Vergleich zu den Gesamtflugbewegungen ca. 6-7 %. Hierin sind auch die im absoluten Nachtflugverbot stattfindenden Flugbewegungen enthalten.

Weitere Erkenntnisse liegen dem Senat nicht vor. Wir bitten, den Beschluss für das Jahr 2021 damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 22. März 2022

Der Senat von Berlin

Franziska Giffey

.....  
Regierende Bürgermeisterin

Daniel Wesener

.....  
Senator für Finanzen