

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Katalin Gennburg (LINKE)**

vom 17. August 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. August 2023)

zum Thema:

**Flugbetrieb auf dem Weg zur Klimaneutralität - Fragen zu Wirtschaftlichkeit  
und Tourismus im Zusammenhang mit dem BER**

und **Antwort** vom 06. September 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Sep. 2023)

Senatsverwaltung für Finanzen  
Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (LINKE)

über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16455

vom 17.08.2023

über Flugbetrieb auf dem Weg zur Klimaneutralität – Fragen zu Wirtschaftlichkeit und Tourismus im Zusammenhang mit dem BER

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung: Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um Stellungnahme gebeten. Sie ist in die Antwort einbezogen.

1. Finden die Flugemissionen in den im Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK) genannten Klimaschutzziele Berücksichtigung? (Falls ja: In welcher Form? Falls nein: Warum nicht?)

Zu 1.: Das Sektorziel Verkehr umfasst auch den Anteil der Emissionen des Luftverkehrs am Flughafen Berlin-Brandenburg, der nach § 2 Nr. 2 Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz (EWG Bln) dem Land Berlin zuzurechnen ist. Maßnahmen mit Blick auf Flugemissionen finden sich unter „V-14 Luftverkehrsemissionen begrenzen“. Das BEK ist auf der Internetseite des Senats einsehbar (<https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/klimaschutz-in-der-umsetzung/bek-2030-umsetzung-2022-bis-2026/>). Senat und FBB können lediglich die Klimaneutralität des unmittelbaren Betriebs des Flughafens direkt beeinflussen. Das Erreichen der Klimaneutralität des Flugbetriebs ist eine übergeordnete Aufgabe, die im Wesentlichen bundesrechtlich geregelt ist.

2. Wie hoch ist der jährliche Treibstoffverbrauch der am BER startenden Flugzeuge? (Bitte die Daten der letzten Jahre sowie die Prognosen, vereinbarten Liefermengen und Quellen für die Jahre bis 2045 angeben!)

3. Wie viel elektrischer Strom würde nach heutigem Stand der Technik benötigt, um diese Menge Treibstoff synthetisch mit aus der Luft entnommenem CO<sub>2</sub> und durch Elektrolyse gewonnenem Wasserstoff herzustellen? (Bitte vergleichen mit der aktuell in Berlin und Brandenburg installierten bzw. produzierten Menge an Strom aus erneuerbaren Energien sowie den europa-, bundes- und landespolitisch angestrebten Ausbaenzielen für 2030 und 2045!)

Zu 2. und 3.: Der Senat verfügt über keine Informationen bezüglich des jährlichen Treibstoffverbrauchs der am BER startenden Flugzeuge. Für die Kerosinversorgung und die Betankung am Flughafen BER sind grundsätzlich die Airlines selbst zuständig.

4. Welchen Reduktionspfad zur Senkung der Treibhausgasemissionen (neben CO<sub>2</sub> insbesondere Stickoxide und Wasserdampf in höheren Atmosphärenschichten) verfolgt das Land Berlin bzw. die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zum Erreichen der Klimaneutralität des Flugbetriebs? (Bitte die drei letzten bekannten Stände der verursachten Emissionen sowie den jeweiligen Reduktionspfad auf null in maximal 5-Jahres-Schritten angeben!)

5. Welche konkreten Maßnahmen liegen diesen Schritten zugrunde?

6. Wie viele Flugbewegungen und wie viele Passagiere sind für diese jeweiligen Schritte angestrebt? (Bitte detailliert nach Passagierkapazitäten und Flugentfernungen in nachvollziehbaren Intervallen sowie Treibstoff, Treibstoffquellen und deren Anteile im Flugbenzin sowie Antriebsart der Flugzeuge aufschlüsseln, begründen und mit dem heutigen Stand vergleichen!)

7. Welche Auswirkungen auf die Zahl der Tourist\*innen, Messe- und Kongressbesucher\*innen sowie Geschäftsreisenden aus welchen Weltregionen werden infolgedessen erwartet? (Bitte Prognosen detailliert aufschlüsseln und begründen!)

8. Welche Auswirkungen auf die Zahl der Übernachtungen, der Gästebetten sowie der vom Reisebetrieb (Tourismus, Messe-, Kongress-, Geschäftsreisetätigkeit) abhängigen Beschäftigungsverhältnisse werden jeweils erwartet? (Bitte auch hier Prognosen und Indikatoren detailliert aufführen und begründen!)

Zu 4. bis 8.:

Die FBB hat sich entsprechend der Zielsetzung der Bundesregierung und des Flughafenverbands ADV zum Ziel gesetzt, die in Verantwortung der FBB befindlichen Infrastrukturen spätestens bis zum Jahr 2045 CO<sub>2</sub>-neutral zu betreiben. Vor diesem Hintergrund hat die FBB eine Roadmap entwickelt, die den Weg zu einer CO<sub>2</sub>-freien Energieversorgung der Flughafeninfrastruktur aufzeigt. Hierbei liegt der Fokus auf der tatsächlichen Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch lokale und regionale Energieerzeugung. Kompensationsmaßnahmen kämen nur ausnahmsweise zum Tragen, nämlich dann, wenn sich eine weitere Verringerung der Emissionen durch Vermeidung oder Reduktion – auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten – als zu dem Zeitpunkt noch unrealisierbar darstellt.

Der wesentliche Teil der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flughafenbetriebs soll durch „Vergrünung“ des Strombezugs durch Selbsterzeugung in einem schrittweisen Transformationsprozess erzielt werden. Photovoltaik (PV) bildet hierbei die Grundvoraussetzung für die Transformation am BER, also die Nutzung von regenerativem Strom durch die Einbindung von lokal erzeugtem, regenerativem Strom aus PV-Energie. Regenerativer Strom kann in den Infrastrukturen genutzt und in weitere Energieformen gewandelt werden (Wärme, Kälte, Wasserstoff).

Zur regenerativen Stromproduktion spielt die Nutzung von Betriebsflächen und Dächern bestehender und zukünftiger Gebäude zum Ausbau von Photovoltaik eine entscheidende Rolle. Ziel ist es dabei, einen höchstmöglichen Selbstnutzungsgrad des erzeugten PV-Stroms zu erzielen. Für den Ausbau von Photovoltaik sollen Betriebsflächen und Dächer in einer ersten

Ausbaustufe genutzt werden. Mit der CO<sub>2</sub>-Roadmap verfolgt die FBB zunächst das Zwischenziel der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 65% bis 2030.

Bis 2045 strebt die FBB die CO<sub>2</sub>-Neutralität des Flughafenbetriebs an. Das bedeutet, es soll eine CO<sub>2</sub>-neutrale Energieversorgung am Flughafen BER bis 2045 sichergestellt werden. Hierzu setzt die FBB auf die Nutzung von Technologien und Maßnahmen zur Erzeugung und Speicherung von regenerativen Energien sowie die Steigerung der Energieeffizienz z. B. durch die Elektrifizierung der Fahrzeuge und Geräte auf den Vorfeldflächen. Die auf den Dächern und den Freiflächen des Flughafens zu installierenden PV-Anlagen sollen bis zu deren endgültiger Fertigstellung Mitte 2025 eine Leistung von 50 MW und einen jährlichen Ertrag von ca. 47 GWh aufweisen. Über eine CO<sub>2</sub>-neutrale Energieversorgung hinaus ist die FBB auch mit ihren Prozesspartnern - wie beispielsweise dem Bodenabfertiger WISAG Aviation - in einem engen Austausch zur Erreichung einer CO<sub>2</sub>-neutralen Abfertigung am Flughafen BER. In 2023 konnte die WISAG am BER durch mehr als 1.200 CO<sub>2</sub>-neutrale Abfertigungen 40 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Ferner konnte sie den elektrischen Anteil ihrer Vorfeldflotte von 40 auf 55 % ausbauen.

Eine gezielte Reduzierung des Flugverkehrs wird im Rahmen der o.g. Ziele und Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung nicht angestrebt. Informationen über potentielle Auswirkungen auf den Reisebetrieb liegen daher nicht vor. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen.

9. Wie werden die Abfertigungsgebühren am BER für die Jahre 2025, 2030, 2040 und 2045 gestaltet sein müssen, um einen wirtschaftlichen Betrieb des BER zu gewährleisten bzw. wie hoch müsste die Subvention aus öffentlichen Geldern ausfallen, um den Betrieb bei mutmaßlich sinkender Zahl an Flugbewegungen aufrecht zu erhalten?

Zu 9.: Es wird davon ausgegangen, dass mit den Abfertigungsgebühren die Entgelte gem. § 19 b LuftVG gemeint sind. Die Entgeltordnung wird nach dem Grundsatz der Kostendeckung entwickelt, konsultiert und behördlich genehmigt. Ein Anpassungsbedarf wird regelmäßig überprüft. Der Businessplan der FBB geht nicht von einer sinkenden Anzahl an Flugbewegungen aus. Im Übrigen unterliegen Subventionen zum Betrieb des Flughafens strengen beihilferechtlichen Restriktionen.

10. Welchen Reduktionspfad verfolgt der Senat bzw. die FBB für die Klimaneutralität des Flughafenbetriebs, also den Betrieb der Infrastruktur des Flughafens selbst, und welche konkreten Maßnahmen liegen diesem zugrunde? (Bitte Daten von Energieverbrauch und -quellen sowie Zeitleiste mit Implementierung der genannten Maßnahmen und deren prognostizierter Auswirkung bis zur Klimaneutralität beginnend mit dem heutigen Stand anführen!)

Zu 10.: Aktuell entwickelt die FBB eine Nachhaltigkeitsberichterstattung, um die gesetzlichen Anforderungen der neuen Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ab dem Geschäftsjahr 2025 gerecht zu werden. Das Nachhaltigkeitsmanagement der FBB beginnt bereits die Berichterstattung entsprechend nach dem European Sustainability Reporting Standard (ESRS) auszurichten und greift dabei auf bereits bestehende Berichtsstandards zurück um Synergieeffekte zu nutzen, hier insbesondere der Deutsche Nachhaltigkeitskodex (DNK) sowie die Global Reporting Initiative (GRI). Eine darauf aufbauende Wesentlichkeitsanalyse

soll im 4. Quartal 2023 abgeschlossen sein. Mit Abschluss der Wesentlichkeitsanalyse ist der Grundstein für die Nachhaltigkeitsberichterstattung im Sinne der ESRS gelegt. Die Nachweisführung der Berichterstattung wird durch verschiedene Zertifizierungen unterstützt. Hier strebt die FBB u. a. eine Zertifizierung nach Airport Carbon Accreditation Level 3 an. Dieses besagt, dass die FBB ihren Bilanzierungsrahmen des CO<sub>2</sub>-Inventars auf die Geltungsbereiche Scope 1 (direkte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Betrieb) und Scope 2 (indirekte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Erzeugung von eingekaufter Energie) auslegt. Der Geltungsbereich Scope 3 (indirekte CO<sub>2</sub>-Emissionen als Folge der Flughafenaktivitäten) ist nicht Teil des Bilanzierungsrahmens der FBB zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen am Flughafen BER. Dieser Geltungsbereich erzeugt etwa 92% aller CO<sub>2</sub>-Emissionen am Flughafen BER.

Im Übrigen wird auf die Beantwortung zu den Fragen 4-8 verwiesen.

11. Sollten zu den obigen Fragen keine Daten oder Prognosen vorliegen: Wie beabsichtigt der Senat, Klimaneutralität sowohl des Flugbetriebs als auch des Flughafenbetriebs zu erreichen und die notwendigen (auch ökonomischen) Prioritäten zu identifizieren und zu gestalten? Sollen diese im "Fahren auf Sicht" jeweils kurzfristig ermittelt werden oder werden die Daten, Prognosen, Machbarkeitsstudien und Planungen erstellt und wann stehen diese zur Verfügung?

Zu 11.: Es wird auf die Beantwortung der Fragen 1 und 10 verwiesen.

Berlin, den 06. September 2023

In Vertretung

Wolfgang Schyrocki  
Senatsverwaltung für Finanzen