

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Alexander King**

vom 4. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Oktober 2024)

zum Thema:

Was tut der Senat für die Attraktivität des BER?

und **Antwort** vom 29. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Oktober 2024)

Senatsverwaltung für Finanzen

Herrn Abgeordneten Dr. Alexander King

über die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20594

vom 04. Oktober 2024

über Was tut der Senat für die Attraktivität des BER?

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In einer Stellungnahme äußerte sich der Flughafenverband ADV zur aktuellen Situation des Luftverkehrs in Deutschland und insbesondere in Berlin. Darin wird Kritik an den überhöhten Standortkosten für Fluggesellschaften formuliert und auf die daraus resultierenden negativen Folgen für den Luftverkehrsstandort Berlin hingewiesen. Der Rückgang des Luftverkehrs und die damit verbundenen Herausforderungen für den Flughafen BER seien demnach alarmierend.

Die Fluggesellschaft Ryanair hat angekündigt, die Kapazitäten am Flughafen BER deutlich zu verringern, und dies mit „Missmanagement“ und den hohen Kosten am Standort begründet. Konkret machten die hohe Luftverkehrssteuer und die angehobenen Sicherheitsgebühren den Flughafenstandort Berlin-Brandenburg im internationalen Vergleich unattraktiv. Der BER sei ein „bankrotter Flughafen“, hieß es in einer Erklärung.

1. Wie bewertet der Senat die Kritik des Flughafenverbands ADV, wonach überhöhte Standortkosten für Fluggesellschaften am Flughafen BER maßgeblich zur Reduzierung von Flugverbindungen beitragen? Gibt es seitens des Senats Überlegungen oder Initiativen, die Standortkosten für Fluggesellschaften zu senken, um die Wettbewerbsfähigkeit des BER zu stärken?

2. Der Flughafenverband ADV spricht von einem Angebotsproblem und nicht von einem Nachfrageproblem im deutschen Luftverkehr. Welche Maßnahmen plant der Senat, um das Angebot an Flugverbindungen ab Berlin

wieder zu erhöhen? Inwiefern sieht der Senat die Notwendigkeit einer Kurskorrektur in der Standortpolitik, um dem Rückgang entgegenzuwirken?

3. Der ADV warnt vor den Folgen einer „verfehlten Politik“ für den Luftfahrtstandort Deutschland. Welche Verantwortung sieht der Senat in der bisherigen Luftverkehrspolitik Berlins und welche Schritte werden unternommen, um eine drohende weitere Schwächung des Standortes Berlin zu verhindern?

4. Inwiefern erwägt der Senat sofortige Maßnahmen zur Entlastung der Fluggesellschaften, die Berlin anfliegen? Gibt es Pläne, Anreize für Fluggesellschaften zu schaffen, um bestehende Verbindungen zu erhalten und neue Verbindungen aufzubauen?

5. Welche langfristigen Strategien verfolgt der Senat, um die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens BER im internationalen Vergleich zu sichern und auszubauen? Welche Maßnahmen sind geplant, um den Flughafen attraktiver für Fluggesellschaften und Passagiere zu machen?

6. Wie ist der Senat in die bundespolitischen Diskussionen um eine Neuausrichtung der Standortpolitik für den Luftverkehr eingebunden? Welche Position vertritt Berlin in diesen Diskussionen und wie wird sichergestellt, dass die spezifischen Bedürfnisse des Standorts Berlin berücksichtigt werden?

Zu 1. bis 6.: Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) ist bemüht, die Standortkosten am BER wettbewerbsfähig zu den deutschen und europäischen Luftstandorten zu gestalten. Dabei kann der Flughafen BER im innerdeutschen Vergleich den Fluggesellschaften ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen. Die Wettbewerbssituation des Flughafens BER sowie der deutschen Flughäfen insgesamt im internationalen Kontext wird vor allem durch den hierigen Kostenrahmen, aber auch durch Limitierungen in Luftverkehrsabkommen mit starken Nachfragemärkten bestimmt. Hinsichtlich der Standortkosten zählen zu den größten Positionen u. a. die Luftsicherheitsgebühr, die genehmigungspflichtigen Entgelte nach § 19b Luftverkehrsgesetz, die Flugsicherungsgebühren und die Luftverkehrsteuer, die sich in den letzten zwei Jahren verdoppelt haben. Mittlerweile liegt der Standort Deutschland bei den staatlichen Kostenbestandteilen deutlich über den übrigen europäischen Ländern. Mit der letzten Anhebung der Luftverkehrsteuer durch die Bundesregierung im Mai 2024 um 24 Prozent sieht die Luftverkehrsbranche einen dringenden Handlungsbedarf, die Steuern und Gebühren an deutschen Flughäfen zu senken. Dabei richtet sich der ADV mit seiner Kritik inhaltlich gegen die Bundesregierung, da diese für die Festlegung der Luftsicherheitsgebühr und der Luftverkehrsteuer verantwortlich ist. Der Senat steht den Entwicklungen der steigenden staatlichen Abgaben ebenfalls kritisch gegenüber und teilt größtenteils die Kritik des ADV. Die steigenden staatlichen Abgaben sind maßgeblich für die langsamere Verkehrserholung am Flughafen BER sowie für den Luftverkehrsstandort Deutschland als Ganzes.

Somit sind die Standortkosten des BER nicht höher als an anderen deutschen Standorten, jedoch insgesamt höher als an anderen europäischen Standorten. Das Verhältnis der nationalen Gebühren und der von der FBB erhobenen Flughafenentgelte beträgt in Deutschland

ca. 1:1; bei einer Langstrecke sogar 3:1. In anderen europäischen Ländern beträgt das Verhältnis z. B. 1:10 (Kopenhagen, Prag). Während die Luftverkehrsteuer, die regelmäßig weiter erhöht wird, für den BER nicht steuerbar ist, hat die FBB am BER die Steuerung der Luftsicherheitskontrollen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz zu Beginn des Jahres 2024 übernommen, sodass sie - als zweiter deutscher Flughafen überhaupt - zumindest die Höhe der Luftsicherheitsgebühr selbst bestimmen kann. Diese ist am BER im Vergleich zu anderen Flughäfen mit 9,87 Euro pro Passagier vergleichsweise sehr niedrig. Dementsprechend fallen die Auswirkungen der geplanten Erhöhung des maximalen Kostenrahmens für die Luftsicherheitsgebühr von 10 auf 15 Euro am Flughafen BER für die Airlines gering aus. Grundsätzlich ist bei den Standortkosten anzumerken, dass bei der Erholung des Luftverkehrs in Deutschland auch gesamtwirtschaftliche Faktoren eine Rolle spielen und sich die Frage der Erholung des Luftverkehrs nicht allein auf die Standortkosten reduzieren lässt (Konjunktur in Deutschland, Fachkräftemangel, Mangel an Flugzeugen, Qualitätsprobleme der Airlines etc.).

Initiativen des Landes Berlin

Der Senat hatte in der Vergangenheit mehrere Anläufe unternommen, um die Bundesregierung zu einer Senkung der staatlichen Abgaben und einer generellen Liberalisierung des deutschen Luftverkehrsmarktes zu bewegen, wie beispielsweise die Erhöhung der Frequenzen und die Aufhebung von Limitierungen in den Luftverkehrsabkommen der Bundesrepublik Deutschland mit Ländern im südostasiatischen Raum. Bisherige Initiativen des Landes Berlin in den Bund-Länder-Gremien zur Absenkung der Luftverkehrsteuer haben nicht die nötigen Mehrheiten erreicht bzw. Erfolge erzielt. Auch haben Gespräche mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr hinsichtlich der Absenkung der staatlichen Abgaben und der Öffnung des deutschen Luftverkehrsmarktes gegenüber arabischen und asiatischen Ländern zu keinem Umdenken der Bundesregierung geführt.

Incentivierung der Airlines am Flughafen BER

Die FBB hat in der Entgeltordnung bereits eine Volumenförderung integriert. Sobald die FBB aus der Auflagenwirkung der Beihilfegenehmigung der EU-Kommission entlassen ist (derzeit befindet sich dies in Klärung bei der EU-Kommission), ist auch eine Incentivierung, also ein System von Anreizmechanismen, für die Airlines auf dem BER möglich. Für das kommende Jahr ist bereits eine Anpassung der Entgeltordnung über weitere Fördermöglichkeiten vorgesehen. Hierzu werden derzeit Entgeltkonsultationen mit den Airlines geführt. Ziel der FBB ist es für die Airlines mehr wirtschaftliche Planungssicherheit zu schaffen und ein langfristiges Engagement am Flughafen BER zu fördern. Dabei werden auch die Entgelte erstmalig seit

2012 moderat erhöht. Gleichzeitig werden finanzielle Anreize zur Stärkung des Standortes implementiert.

Berlin, den 29. Oktober 2024

In Vertretung

Tanja Mildenerger
Senatsverwaltung für Finanzen