

Entschließungsantrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

zur Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage 13 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Wirtschaftlichkeit des Flughafens Berlin Brandenburg International und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH“

Businessplan des Flughafens „Willy Brandt“ (BER) zukunftssicher gestalten und Privatisierungsverfahren einleiten

Der Landtag stellt fest:

Der Flughafen Willy Brandt (BER) ist mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 2,4 Milliarden Euro gegenwärtig eines der größten Infrastrukturprojekte Europas. Ursprünglich war der Bau und der Betrieb des Flughafens durch private Unternehmen geplant. Eine Privatisierung der Berliner Flughäfen und die privatfinanzierte Realisierung des Flughafenneubaus scheiterte an den unterschiedlichen Vorstellungen zur Risikoverteilung zwischen den potentiellen Betreibern und der öffentlichen Hand. Die fehlgeschlagene Privatisierung führte zu der nun existierenden Bau- und Betreiberstruktur mit der im öffentlichen Eigentum befindlichen Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH.

Infolge dieser Ausgestaltung des Flughafenbaus trägt das Land Brandenburg über seine 37%-Beteiligung am Stammkapital der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und über eine Bürgschaftsübernahme in Höhe von 888 Millionen Euro große Teile des Investitions- und Betriebsrisikos der Flughafengesellschaft.

Das Ziel des Gesellschafters Land Brandenburg muss es sein, die Betriebskosten und die Refinanzierung der Investition aus dem laufenden Betriebseinnahmen des Flughafens sicherzustellen. Um die Refinanzierung des eingesetzten Fremdkapitals zu gewährleisten, setzt der Businessplan des Flughafens „Willy Brandt“ auf eine Ausbau- und Wachstumsstrategie. Die hier vermittelte positive Entwicklungsperspektive stützt sich zu einem großen Teil auf die Ausweitung des Umsteigeverkehrs.

Diesen wirtschaftlichen Erwägungen für eine Ausweitung des Flugverkehrs stehen die gravierenden Umweltbelastungen des Flughafens Willy Brandt entgegen. Dazu zählen die Lärmbelastung der Bewohner im urban geprägten und bevölkerungsreichen Umfeld des BER und der klimapolitisch nicht erwünschte zunehmende Ausstoß von Klimagasen des Flugverkehrs.

Entwicklungsziele für den BER müssen diesem Spannungsfeld gerecht werden. Der verlustfreie Betrieb ohne Belastung der öffentlichen Hand muss sichergestellt werden, zugleich ist die Emissionsbelastung (Lärm, Atmosphäre) auf das niedrigst mögliche Maß zu reduzieren. Jüngste Maßnahmen verschiedener Airlines, die durch die Angebotsausdünnung

ihrer Linienflüge die Auslastung und Rentabilität der einzelnen Flugbewegungen steigern wollen, weisen hier bereits den Weg. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit einer Aufgabenverteilung innerhalb eines ostdeutschen Flughafenverbundes.

Der Landtag fordert die Landesregierung deshalb auf, mit den Mitgesellschaftern folgende Grundsätze in der Unternehmensstrategie der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH zu verankern.

1. Die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses, die pro Jahr höchstens 360.000 Flugbewegungen auf den zwei vorhandenen Start- und Landebahnen zulassen, stellen die absolut höchste Ausbaugrenze des Flughafens dar. Eine optionale dritte Start- und Landebahn ist ausgeschlossen. Darüber hinaus ist ein generelles Nachtflugverbot von 22:00 Uhr und 6:00 Uhr dem Betriebskonzept zu Grunde zu legen.
2. Perspektivisch werden Veränderungen der externen Rahmenbedingungen, wie steigende Flugverkehrssteuern, Kerosinsteuer, CO₂-Emissionshandel, Verlagerung der innerdeutschen Verkehrsströme auf die Schiene und geändertes Nutzerverhalten, das Wachstum des Flugverkehrs begrenzen. Zur Sicherstellung eines dennoch verlustfreien Betriebs des Flughafens ist der Businessplan der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH so auszurichten, dass auch bei abnehmenden Flugbewegungen und Fluggastzahlen ein verlustfreier Betrieb sichergestellt ist.
3. Die öffentliche Errichtung und der anfängliche Betrieb des Flughafens sind das Resultat des Rückzugs privater Investoren. Der dauerhafte Betrieb eines Flughafens gehört nicht zu den originären Aufgaben der öffentlichen Hand. Deshalb ist die Landesregierung aufgefordert bis zum 30.6.2012 ein Konzept zur Privatisierung der Flughafen Schönefeld GmbH vorzulegen. Dieses soll eine Zeitschiene für eine Privatisierung, eine Marktanalyse über die verschiedenen Privatisierungsmöglichkeiten und die Rahmenbedingung für einen verlustfreien Verkauf der Landesbeteiligung beinhalten.