

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Zur Gestaltung der Flughafenentgelte: Wie ist der Bremer Flughafen künftig finanziell aufgestellt?

Der Flughafen ist eine zentrale Infrastruktur unseres Bundeslandes. In einer wirtschaftlich schwierigen Phase verspricht sich der Flughafen Bremen Mehreinnahmen durch steigende Passagierzahlen. Dafür hat der Flughafen nun ein „Incentive-Programm“ aufgestellt, um neue Strecken und eine steigende Zahl von Passagieren zu gewinnen. Mit den Rabatten sollen Fluggesellschaften Anreize erhalten, um neue Flugverbindungen ab Bremen aufzunehmen oder bestehende Verbindungen auszubauen. Neben den diesem Programm zugrunde liegenden betriebswirtschaftlichen Erwägungen ist es in Zeiten der Klimanotlage unverzichtbar, zugleich die Steuerungswirkung und die Auswirkungen der erhobenen Entgelte in Bezug auf ökologische Zielsetzungen zu betrachten. Die Lärm- und Schadstoffbelastungen vor Ort sind dabei ebenso relevant wie der Beitrag zum Klimawandel (sowohl durch direkte CO₂-Emissionen als auch durch Nicht-CO₂-Effekte wie Rußpartikel, Ozon oder Kondensstreifen).

Auf europäischer Ebene wurden in der jüngeren Vergangenheit entsprechende Regulierungen vorgenommen, um mehr Transparenz im Luftverkehrssektor zu schaffen, zum Beispiel durch die Richtlinie über Flughafenentgelte (2009/12/EG). Zudem zielen die EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (2014/C 99/03) unter anderem auf den Abbau ungerechtfertigter Subventionen und auf eine Reduktion der negativen Auswirkungen des Flugverkehrs für Klima und Umwelt ab. Eine Auskunft über die ökonomischen und ökologischen Erwartungen der Flughafengesellschaft, auf die sich die Neugestaltung der Flughafenentgelte gründet, ist deswegen geboten.

Daher fragen wir den Senat:

1. Wie sind die Gebühren und Entgelte des Flughafens aktuell strukturiert? (Gebühren und Entgelte bitte kurz beschreiben.)
2. Wurden in der Vergangenheit von der bisher gültigen Entgeltordnung abweichende Vereinbarungen getroffen, durch welche den Fluggesellschaften Rabatte gewährt wurden? Wenn ja, in welcher Höhe?
3. Betreffend die Entwicklung und Lenkungswirkung von Lärm-, Schadstoff- und Nachtflugentgelten:
 - a) Welche Änderungen wurden bei diesen Entgelten in den letzten fünf Jahren vorgenommen?
 - b) Warum erhalten fast alle Luftfahrzeuge bei den Lärmentgelten einen Bonus und zahlt fast kein Luftfahrzeug einen Aufschlag?
 - c) Wann werden die Lärm-, Schadstoff- und Nachtflugentgelte an die geänderten technischen Standards der Luftfahrzeuge angepasst?
 - d) Welche nachgewiesene steuernde Wirkung haben die Lärm-, Schadstoff- und Nachtflugentgelte?

- e) Wie hoch sind die jährlichen Einnahmen aus der Verwaltungsgebühr, die bei der Beantragung von Ausnahmegenehmigungen für Nachtflüge anfallen?
 - f) Warum zahlen Home-Carrier bei Verspätungen in der Nacht zwischen 23:01 und 00:00 Uhr nur die Hälfte des Aufschlags, den andere Luftverkehrsgesellschaften zu leisten haben, obwohl die gesundheitlichen Folgen des nächtlichen Fluglärms genauso schädlich sind?
4. Gibt es Gebühren, deren Einnahmen in den letzten fünf Jahren bezüglich der jeweils erbrachten Leistung nicht kostendeckend waren? Wenn ja, welche, und wie hoch waren die jährlichen Lücken zur Kostendeckung?
 5. Wie hat sich der Kostendeckungsgrad im Aviation-Bereich durch erhobene Gebühren und Entgelte innerhalb der letzten fünf Jahre entwickelt? Wie hoch ist die jährliche Deckungslücke ausgefallen? (Bitte Einnahmen nach Gebühren und Entgelten aufschlüsseln.)
 6. Wie sind die Einnahmen im Non-Aviation-Bereich strukturiert?
 7. In welcher Höhe sind innerhalb der letzten fünf Jahre Einnahmen aus dem Non-Aviation-Bereich angefallen, und in welchem Umfang haben sie dazu beigetragen, die Deckungslücke im Aviation-Bereich zu schließen?
 8. Plant der Flughafen, neue Einnahmequellen im Non-Aviation-Bereich zu schaffen? Wenn ja, welche?
 9. Wie viele zusätzliche Passagiere und daraus resultierende Deckungsbeiträge (aufgeteilt nach Aviation und Non-Aviation) erwartet der Flughafen aus dem Incentive-Programm innerhalb der nächsten fünf Jahre?
 10. In welcher Höhe wird dadurch voraussichtlich das Unternehmensergebnis innerhalb der nächsten fünf Jahre beeinflusst?
 11. Wie entwickeln sich vor dem Hintergrund der bei Frage 9 zugrunde gelegten Annahmen die dem Flughafen Bremen zuzuordnenden CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen? (Bitte Berechnungsmethodik erläutern.)
 12. Welche Einnahmen aus Entgelten und Gebühren im Aviation-Bereich erwartet der Flughafen unter Voraussetzung des Incentive-Programms und folgender Passagierzahlen:
 - a) 2,0 Millionen Passagiere pro Jahr,
 - b) 2,5 Millionen Passagiere pro Jahr,
 - c) 3,0 Millionen Passagiere pro Jahr?
 13. Welche Einnahmen im Non-Aviation-Bereich erwartet der Flughafen unter Annahme folgender Passagierzahlen:
 - a) 2,0 Millionen Passagiere pro Jahr,
 - b) 2,5 Millionen Passagiere pro Jahr,
 - c) 3,0 Millionen Passagiere pro Jahr?
 14. Welche Entwicklung erwartet der Flughafen unter Annahme dieser jeweiligen Passagierzahlen hinsichtlich des Anteils der Non-Aviation-Einnahmen an den Gesamteinnahmen des Flughafens?
 15. Welche beihilferechtlichen Regelungen bestehen derzeit für Beihilfen an die Flughafengesellschaft?
 16. Wurden bislang Beihilfen geleistet? Wenn ja, in welcher Höhe?
 17. Wie hoch ist vor dem einschlägigen rechtlichen Hintergrund und mit Blick auf die bisher geleisteten Beihilfen die zulässige Gesamtbeihilfe?
 18. Welche Konsequenzen für die Praxis der Vergabe von Betriebsbeihilfen, Investitionsbeihilfen und beihilfefähigen Investitionskosten an den Flughafen Bremen erwartet der Senat ab 2024, wenn der bisherige von der EU-

Kommission eingeräumte Übergangszeitraum endet und die EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (2014/C 99/03) endgültig in Kraft treten? (Typen von dann zulässigen Zahlungen und Investitionen bitte beschreiben.)

Philipp Bruck, Robert Bücking, Björn Fecker und
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen