



AKTIONSBÜNDNIS *für ein lebenswertes* BERLIN-BRANDENBURG ABB
Unterberg 31 14532 Kleinmachnow

Zeuthen, den 23.9.2013

An
European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Registry
Ref.: "HT 2635"
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIE

Stellungnahme zum EU-Leitlinienentwurf für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften HAT.2635

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf der EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften gibt das Aktionsbündnis Berlin-Brandenburg (ABB) nachfolgende Stellungnahme ab. Das ABB wendet sich gegen den durch den Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) verursachten Fluglärm und die durch den Flugverkehr verursachten gesundheitsschädlichen Folgen. Das ABB ist ein Bündnis einer Reihe von Bürgerinitiativen aus Berlin und Brandenburg (Auflistung am Ende des Schreibens) und ist im Transparenzregister der EU registriert (294330011932-53).

Stellungnahme

Das Flugzeug als Transportmittel kann unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet werden. Einerseits erhöht es die Mobilität und gibt so Bürgern die Möglichkeit, auch entfernte Regionen in der EU relativ schnell zu erreichen und kennen zu lernen. Dies kann auch ein Beitrag zum Zusammenwachsen der EU darstellen.

Andererseits muss das Luftverkehrswesen unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit sehr kritisch gesehen werden. Im Vergleich zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln sind die Belastungen für das Klima und die Menschen (Flughafenanwohner) am höchsten.

Angesichts dieser negativen Aspekte sollten die Staaten der EU das Luftverkehrswesen nicht mit Steuergeldern subventionieren. Vielmehr sollten die Kosten, welche durch den Luftverkehr entstehen, von den Passagieren bzw. den Luftverkehrsgesellschaften getragen werden.

Dazu gehören auch die Kosten, die durch den Bau und den Betrieb der benötigten Infrastruktur (Flughäfen) entstehen.

1. Der Bau und Ausbau von Flughäfen sollte nicht mit Steuergeldern subventioniert werden

Im Entwurf der neuen Leitlinie werden für Flughäfen mit mehr als 5 Millionen Passagieren pro Jahr für die Errichtung von Infrastruktur Beihilfen nicht mehr zugelassen. (Randnummer 92). Dies ist zu befürworten. Allerdings sollten auch der Bau und Ausbau kleinerer Flughäfen (Regionalflughäfen) frei von Subventionen sein. Zumal es gerade bei diesen Regionalflughäfen durch Subventionen zu einer großen Überkapazität und daraus resultierend zu einem massiven Verfall der Nutzungsgebühren und damit weiteren Kosten für die Steuerzahler gekommen ist.

Im Entwurf der neuen Leitlinie sind bei Flughäfen mit weniger als 1 Mio Passagieren Subventionen bis zu 75 Prozent der Baukosten, bei Flughäfen mit 1-3 Mio Passagieren bis zu 50 Prozent und bei Flughäfen mit 3 bis 5 Mio Passagieren bis zu 25 Prozent möglich (Randnummer 92). Mit so einem hohen Anteil an Subventionen würde der Weg für den Bau weiterer Überkapazitäten an Regionalflughäfen geebnet. Ziel der neuen Leitlinie sollte jedoch der Abbau überflüssiger Flughafenkapazität und nicht der mit Subventionen gestützte Aufbau weiterer Regionalflughäfen sein. Bei Flughäfen aller Größen sollte deshalb die Beihilfenintensität auf 0 Prozent gesetzt werden.

2. Der Übergangszeitraum für Subventionen für den Betrieb der Flughäfen sollte von 10 auf 5 Jahre verkürzt werden.

Die Kommission will die Betriebskosten der Flughäfen in Zukunft von Subventionen freihalten. Die ist zu begrüßen. Der vorgesehene Übergangszeitraum von 10 Jahren ist dafür zu lang. Eine Reihe von Flughäfen ist so weit von der Rentabilitätsschwelle entfernt, dass sie wahrscheinlich auch nicht in 10 Jahren die Verlustzone verlassen wird und bis dahin unnötig öffentliche Gelder verbraucht, die an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden können. Für einen zügigen und wirkungsvollen Abbau der teuren Überkapazitäten an Regionalflughäfen ist ein Übergangszeitraum von 5 Jahren ausreichend.

3. Subventionen sollten nicht zu „Investitionen mit langfristigen Renditen“ umdeklariert werden können.

Im Entwurf wird unter 3.4 „Öffentliche Zuwendungen für Flughäfen und die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers“ festgestellt: „Erhält ein Flughafenbetreiber öffentliche Mittel,

so prüft die Kommission folglich, ob die Zuwendungen eine Beihilfe darstellen, indem sie der Frage nachgeht, ob ein privater Wirtschaftsteilnehmer in einer vergleichbaren Lage auf der Grundlage der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik derartige Zuwendungen gewährt hätte“ (Randnummer 46).

Die Prüfung der „Ex-ante-Rentabilitätsaussichten“ erfolgt auf der Grundlage von Wirtschaftsplänen oder Gutachten, die von den Flughäfen selbst angefertigt oder in Auftrag gegeben werden. Hier ist die Gefahr groß, dass die wirtschaftlichen Perspektiven des jeweiligen Unternehmens geschönt dargestellt werden. Das Verfahren, das bereits praktiziert wird, ist außerdem nicht transparent.

Es besteht die Gefahr, dass Subventionen zu Investitionen umdeklariert werden, die angeblich in ferner Zukunft eine Rendite erwirtschaften.

Die Beurteilung der Rentabilität von staatlichen Mitteln sollte besser auf dem freien Kapitalmarkt durch wirklich unabhängige Unternehmen erfolgen.

Beispielsweise könnten Gelder, die ein Flughafen für Investitionen benötigt, nur zu maximal 90 Prozent in Form von Steuergeldern zur Verfügung gestellt werden dürfen. Mindestens 10 Prozent der insgesamt benötigten Gelder müssten vom privaten Kapitalmarkt zur Verfügung gestellt werden. Diese privaten Gelder dürften nicht durch eine staatliche Bürgschaft oder Ähnliches von Risiken frei gestellt werden. Bei einer Insolvenz dürften die Forderungen der privaten Geldgeber nicht vorrangig bedient werden.

Unter solchen Bedingungen wäre eine realistische und unabhängige Beurteilung der Rentabilität durch private Geldgeber zu erwarten.

4. Kein Einstellen der laufenden Verfahren der Kommission gegen Flughäfen und Fluggesellschaften

Derzeit laufen wegen nicht angemeldeter Subventionen, die den Wettbewerb verzerren, eine Reihe von Verfahren gegen Flughäfen und Fluggesellschaften. Im Interesse der ehrlichen Marktteilnehmer sollten diese Verfahren zu Ende geführt werden.

Mitglieder des Aktionsbündnisses Berlin Brandenburg

Die folgenden Bürgerinitiativen sind Mitglieder des ABB:

Bürgerinitiative Unser Großbeeren e.V.

Friedrichshagener Bürgerinitiative

Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V.

Bürgerinitiative Neuenhagen gegen Fluglärm

Bürgerverein Leben in Zeuthen e.V.

Teltow gegen Fluglärm e.V.

Bürgerinitiative Berlin Südwest gegen Fluglärm

Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf e.V.

Bürgerinitiative Stahnsdorf gegen Fluglärm

Bürgerinitiative BISS Spandauer Süden gegen Fluglärm

BI Fluglärmfreie Havelseen

GegenLärm e.V.

BI Lichtenrade/Mahlow-Nord gegen Fluglärm e. V.

Bürgerinitiative Schulzendorf gegen Fluglärm

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading "Dr. Fürst". The signature is written in a cursive style with a prominent horizontal line above the "F".

Dr. Hans-Michael Fürst

(im Auftrag des ABB)