

Große Anfrage 13

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

an die Landesregierung

Wirtschaftlichkeit des Flughafens Berlin Brandenburg International und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH

Der Flughafen Berlin Brandenburg International, IATA-Code geplant (BER), ist gegenwärtig mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 2,5 Milliarden Euro eines der größten Infrastrukturprojekte Europas.

Das Land Brandenburg ist mit 37 % an der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH beteiligt. Zugleich bürgt das Land Brandenburg für Kreditausfälle der GmbH in Höhe von 888 Millionen Euro.

Etwaige finanzielle Forderungen Dritter oder die Notwendigkeit einer direkten und regelmäßigen Alimentierung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH aus dem Landeshaushalt würden die politischen und haushalterischen Spielräume in der Zukunft stark belasten.

Infolge dessen ist für den Landtag Brandenburg als Haushaltsgesetzgeber das Wissen über die Rentabilität bzw. die Zuschussbedarfe des neuen Flughafens bedeutend.

Deshalb fragt die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Landesregierung in ihrer Eigenschaft als Gesellschafter, Bürge und Endsender von Aufsichtsräten der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH:

Umsatz und Rendite

1. Wie hoch waren die Kenngrößen EBITDA, EBIT, Bilanzgewinn und Jahresüberschuss der Berliner Flughäfen in den vergangenen zehn Jahren?
2. Welche Ergebnisse für diese Kenngrößen werden für die Jahre nach der Eröffnung des BER prognostiziert?
3. Welche außerordentlichen Erträge und Aufwendungen verzerren die Kenngrößen?
4. Laut Jahresbericht 2009 der Berliner Flughäfen rechnet die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH für 2010 und 2011 mit einem negativen Jahresergebnis vor Steuern. Ist dies noch immer die Prognose?

Datum des Eingangs: 18.04.2011 / Ausgegeben: 19.04.2011

5. In welchem Jahr nach der Eröffnung des BER soll die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH voraussichtlich einen positiven Jahresüberschuss erreichen?
6. Nach Aussage des Sprechers der Geschäftsführung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft, Prof. Schwarz, am 7. April 2011 begleichen die Gesellschafter die jährlichen Fehlbeträge der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. Existiert ein Beschluss oder eine Ankündigung der Gesellschafter, auf welcher die Aussage von Prof. Schwarz basiert?
7. Wurden die bisher anfallenden jährlichen Verluste über die Reduzierung des Eigenkapitals, fremd, durch eine Eigenkapitalerhöhung oder anderweitig finanziert? Wenn ja, in welcher Höhe?
8. Wie beurteilt die Landesregierung diese Forderung der Geschäftsführung der Flughafen-Schönefeld GmbH?
9. Welches jährliche Volumen muss die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH nach der Eröffnung des BER zum Erreichen des Break-Even-Point mindestens umsetzen?
10. Welches jährliche Volumen müssen die Berliner Flughäfen bisher zum Erreichen des Break-Even-Point umsetzen?
11. Welche Anteile sollen die unterschiedlichen Geschäftsbereiche nach der Eröffnung des BER relativ und absolut zum Gesamtumsatz beitragen?
12. Wie soll sich der Gesamtumsatz, aufgeteilt nach den Geschäftsbereichen, nach der Eröffnung des BER jährlich entwickeln?
13. Wie hoch werden die jährlichen Aufwendungen an Zinszahlungen für das Fremdkapital zur Finanzierung des Flughafenneubaus in Höhe von 2,4 Milliarden Euro die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH belasten?
14. Wie hoch ist die risikoadäquate jährliche Bürgschaftsgebühr für den Bürgen Land Brandenburg durch die anteilige Übernahme der Bürgschaften für die Kreditlinien der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH?
15. Wie entwickelten sich das Eigenkapital und die stillen Einlagen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH im Zeitraum 2000 bis 2010 jährlich?
16. Wann und in welcher Höhe hat das Land Brandenburg als Gesellschafter Bareinzahlungen an die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geleistet?
17. Sind auch in den nächsten Jahren solche Bareinzahlungen der Gesellschafter geplant? Wenn ja, in welcher Höhe?
18. Ab wann rechnet die Landesregierung mit einer jährlichen Dividende aus der Landesbeteiligung an der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH?
19. In welcher Höhe soll diese Dividende das eingesetzte Eigenkapital aus Sicht der Landesregierung mittel- und langfristig verzinsen?
20. Welche Forderungen könnten auf den Gesellschafter Land Brandenburg aus dieser größten Infrastrukturfinanzierung in ganz Europa zukommen?
21. Warum bleibt die Umsatzentwicklung seit 2002 hinter dem Passagierwachstum zurück?
22. Wird sich dieser Trend auch mit der Neueröffnung des BER fortsetzen?
23. Welche Auswirkungen hat dieser Trend auf die Unternehmensstrategie?
24. Aus welchen Gründen ist der Gesellschafter Land Brandenburg davon überzeugt, dass der Businessplan der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH sowohl die Finanzierung der Kreditverpflichtungen als auch eine verlässliche und angemessene Rendite für die Eigenkapitalgeber sicherstellt?
25. In welchem Zeitraum wird der BER so profitabel arbeiten, so dass dessen Privatisierung für die Privatwirtschaft hinreichend attraktiv wäre?
26. Ist von Seiten der Gesellschafter eine Privatisierung des BER geplant? Wenn ja,

in welchem Zeithorizont und anhand welcher Kriterien?

27. Laut Jahresbericht 2009 hat die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH drei Viertel des Eigenfinanzierungsanteils für den BER erwirtschaftet. In welchen Jahren wurden und werden die Erträge der Flughafen Schönefeld GmbH in welcher Höhe durch diese außerordentlichen Aufwendungen belastet?

28. Laut Jahresbericht 2009 ist die Voraussetzung für die Bereitstellung des Eigenfinanzierungsbeitrags und der Fremdkapitalfinanzierung die Steigerung der Profitabilität der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. Welche Maßnahmen sollen die Profitabilität in welcher Höhe steigern?

29. Welche Profitabilitätsentwicklung ist für die Begleichung dieser Aufwendungen notwendig?

30. Welche Einsparungen hat das Kostensenkungsprogramm Herkules in welchen Bereichen erzielt?

31. Welchen gesetzlichen Gestaltungsspielraum besitzen Mitglieder der Landesregierung in ihrer Funktion als Gesellschafter und als Aufsichtsräte der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH bei der Wahrung des öffentlichen Interesses?

Aviation Bereich (Personen- und Frachtflüge)

32. Laut Jahresbericht 2009 der Berliner Flughäfen konnten die Berliner Flughäfen zwischen 2003 und 2009 stets bessere Ergebnisse beim Marktwachstum erzielen als der Bundesdurchschnitt. Wie ist der Anteil der Berliner Flughäfen am innerdeutschen Flugverkehr? (Bitte nach Jahren seit 2000 aufschlüsseln)

33. Wie hat sich die Bedeutung der Berliner Flughäfen im Vergleich mit dem Frankfurter und dem Münchener Flughafen seit 2000 entwickelt? (Bitte nach Jahren seit 2000 aufschlüsseln)

34. Wie hoch ist das lokale Aufkommenspotential des BER im nationalen und internationalen Vergleich?

35. Mit welchen Entwicklungen von Passagierzahlen und Flugbewegungen wird in den nächsten Jahren bis 2030 gerechnet? (Bitte nach Jahren aufschlüsseln)

36. Welcher Anteil am deutschen Flugverkehrsmarkt wird in den nächsten Jahren für den BER anvisiert?

37. Welche Passagierzahlen und wie viele Flugbewegungen ermöglichen einen rentablen BER?

38. Wie hat sich jeweils der innerdeutsche, der kontinentale und der interkontinentale Verkehr in den Jahren ab 2000 entwickelt? (Bitte nach Jahren seit 2000 aufschlüsseln)

39. Wie viele Passagiere nutzten die Berliner Flughäfen in den letzten Jahren allein als Umsteigeflughäfen im Vergleich zu den Flughäfen in Frankfurt/Main und München? (Bitte nach Jahren seit 2000 aufschlüsseln)

40. Worin bestehen die Risiken für die Ertragssituation der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH durch einen überwiegend durch Kurzstrecken- und Zubringerflüge geprägten Flughafen BER?

41. Welche positiven Effekte resultieren aus Interkontinentalverbindungen?

42. Welche Erträge generiert die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH aus Flugzeugstationierungen im Heimathafen BER?

43. Welche Erträge generiert die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH durch einen Wartungsschwerpunkt einer Airline in Berlin?

44. Wie ist die Bedeutung des Wartungsstandorts Berlin gegenwärtig und wie wird

sich der Wartungsstandort mit der Eröffnung des BER absolut und relativ zu den nationalen Wettbewerbern entwickeln?

45. Wann wird der BER voraussichtlich die mit der Startversion möglichen 27 Millionen Passagiere befördern?

46. Welche Kapazitäten für Flugbewegungen besitzt der BER im nationalen und internationalen Vergleich?

47. Ab wie vielen Flugbewegungen bzw. Passagieraufkommen muss nach nationalen und internationalen Erfahrungen eine dritte Start- und Landebahn für den BER gebaut werden?

48. Welche Module müssen bei einer Erweiterung des BER auf 45 Millionen Passagiere gebaut werden?

49. Ist eine dritte Startbahn in Planung?

50. Worin liegen die Ursachen, dass seit 1990 der Frachtumschlag de facto konstant geblieben ist und nur 10 % der Planfeststellungsprognose für das Jahr 2010 erreicht hat?

51. Welche Konsequenzen hat das Stagnieren des Frachtumschlages auf den wirtschaftlichen Betrieb des BER?

52. Wird ein Anstieg des geringen Frachtflugverkehrs prognostiziert?

53. Welche Bedeutung wird der Frachtflugverkehr am BER besitzen?

54. Welche Auswirkung hätte ein Nachtflugverbot in der Zeit von 22 bis 6 Uhr auf die Erträge und Aufwendungen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH?

55. Welche Auswirkungen hätte ein Nachtflugverbot in der Zeit von 22 bis 6 Uhr speziell auf den Frachtflugverkehr?

56. Worin bestehen die wirtschaftlichen Vor- und die Nachteile eines zentralen Großflughafens BER gegenüber der bisherigen Lösung?

57. Plant die Landesregierung eine Kostenschätzung der Lärmbelastung des BER im Rahmen einer Studie, angelehnt an die „Social Cost Benefit Analysis“ des Flughafens Heathrow Anfang dieses Jahres?

Non-Aviation-Bereich

58. Wie hoch waren die jährlichen Umsatzerlöse seit 2000 der Berliner Flughäfen aus dem Non-Aviation-Bereich?

59. Welchen Beitrag soll der Non-Aviation-Bereich zu dem Gesamtumsatz des Flughafens BER kurz-, mittel- und langfristig leisten?

60. Wie viele Flächen konnten bisher vermietet werden?

61. Zeichnet sich schon jetzt ab, dass die anvisierten Einnahmen erreichbar sind?

62. Welche Gründe sind ursächlich für die Entwicklungen und Prognosen, die in den Antworten der Fragen 58 bis 61 aufgezeigt wurden?

63. Wie sind die Erlösentwicklungen im Non-Aviation-Bereich abhängig von den strukturellen Gegebenheiten (Low-Cost-Carrier, Interkontinentalverbindungen) des BER?

Low-Cost-Carrier, klassische Airlines und politische Rahmenbedingungen

64. Wie hoch ist der Anteil der Low-Cost-Carrier am Flugbetrieb? (Bitte nach Jahren seit 2000 aufschlüsseln)

65. Welchen Anteil sollen die Low-Cost-Carrier am Flugbetrieb nach der Eröffnung des neuen Flughafens besitzen?

66. Welche Auswirkungen hat die Luftverkehrssteuer auf innerdeutsche Flüge?
67. Welche Auswirkungen hat die Luftverkehrssteuer auf Low-Cost-Carrier und klassische Airlines am BER?
68. Wie gestaltet sich das neue Entgeltmodell für den BER?
69. Welche Kriterien führen zu unterschiedlichen Entgelten?
70. Welche Unterschiede ergeben sich im Vergleich zu den bisherigen Entgeltmodellen der Flughäfen Berlins?
71. Welche Wettbewerbseffekte resultieren aus diesem Entgeltmodell für den BER im nationalen Flughafenwettbewerb?
72. Wie entwickeln sich die Lärmzusatzgebühren mit der Eröffnung des BER gegenüber den derzeitigen Gebühren auf den Berliner Flughäfen und im nationalen Vergleich?
73. Welche Mehrkosten ergeben sich durch die Veränderung des Entgeltmodells für die einzelnen Airlines?
74. Welche Effekte resultieren aus den höheren Kosten für die Airlines am neuen Flughafen?
75. Welche Kosten entstehen für den BER bei der Abfertigung einer klassischen Airline im Vergleich zu einem Low-Cost-Carrier?
76. Welchen Gewinnmarge wird der Flughafen BER pro Start und Landung erzielen?
77. Welche Gewinnmarge erzielen die Berliner Flughäfen gegenwärtig jeweils pro Start und Landung?
78. Laut Jahresbericht 2009 ist die Durchsetzbarkeit der geplanten Aviationentgelte mit einem gewissen Risiko behaftet. Wie bewerten die Airlines bisher gegenüber der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH die geplanten Entgelte?
79. Welchen Anteil am Flugbetrieb wird die Airline Air Berlin am BER besitzen?
80. Welche Risiken ergeben sich durch die Unternehmensstrategie der Air Berlin in jüngster Vergangenheit (starkes Unternehmenswachstum durch Zukäufe seit 2006, Phase der Neu- und Umstrukturierung, Kernkompetenz im Low-Cost- und Tourismusbereich) als Hauptairline am BER für die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH?
81. Welche Risiken resultiert aus dem hybriden Geschäftsmodell (weder Low-Cost-Carrier noch klassische Airline) der Hauptairline Air Berlin für den BER?
82. Welche Chancen und Risiken resultieren für den BER durch die geplante Mitgliedschaft der Air Berlin in der Allianz One World?

Drehkreuzpläne

83. Laut diverser Artikel aus dem Februar 2011 wünscht die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH für den BER ein Airlinedrehkreuz mit mindestens 50% Umsteigern. Was sind die entscheidenden Voraussetzungen für ein solches Drehkreuz?
84. Wie entwickeln sich die Flugbewegungen und Passagierzahlen bei einem Flughafen BER mit einem Drehkreuz im Gegensatz zu einem BER als Point-to-Point Flughafen?
85. Wie verändern sich die Stoßzeiten des BER durch ein Drehkreuz aus?
86. In welchem Abhängigkeitsverhältnis steht die Rentabilität der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH von der Implementierung eines Drehkreuzes?
87. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass ein derartiges Drehkreuz mit bis zu 50% Umsteigern mit dem Planfeststellungsbeschluss im Einklang steht?
88. Welche Auffassung hat die Landesregierung zu diesen Drehkreuzplänen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und wie wird sie diese gegenüber der Ge-

schäftsführung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH artikuliert?

89. Welche Erträge und Aufwendungen resultieren für die Flughafen Berlin Schönefeld GmbH aus einer Konzentration auf Low-Cost und Point-to-Point Verkehr am BER?

90. Gibt es nähere Informationen zu Plänen der Air Berlin und der Lufthansa, Drehkreuze am BER einzurichten?

91. Welche Voraussetzungen sind für die beiden Airlines die Basis für die Errichtung eines Drehkreuzes?

92. Welche Auswirkungen hätten potentielle Drehkreuze der Lufthansa und der Air Berlin auf die Entwicklung des Flughafens BER?

93. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um einen Verzicht auf derartige Drehkreuzpläne für den BER durchzusetzen?

Axel Vogel

für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN