

Antwort

der Landesregierung
auf die Große Anfrage 13
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 5/3119

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

Wortlaut der Großen Anfrage 13 vom 19.04.2011:

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: 18.08.2011 / Ausgegeben: 19.08.2011

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 Zeit-horizont 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 Umsteigerflughäfen 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?
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 diese gegenüber der Geschäftsführung 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?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister der Finanzen die Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Der Flughafen Berlin Brandenburg ist ein für das Land Brandenburg sehr bedeutendes Infrastrukturprojekt, von dem sich die Landesregierung erhebliche und nachhaltige Impulse für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Landes verspricht.

Planung und Bau des Flughafens Berlin Brandenburg liegen in der Verantwortung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), die den Flughafen auch betreiben wird. Die FBS ist eine privatrechtliche Gesellschaft, an der die Länder Brandenburg und Berlin mit je 37 % und die Bundesrepublik Deutschland mit 26 % beteiligt sind.

Die Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg erfolgt auf Grundlage eines von der FBS erarbeiteten Businessplans. Auf dieser Grundlage hat die FBS zur Abdeckung eines Teils der Gesamtinvestition eine Langfristfinanzierung arrangiert, die von den drei Gesellschaftern in Höhe ihrer Anteile an der FBS verbürgt worden ist. Der Businessplan der FBS sieht vor, dass die Zinsen und Tilgung für die Langfristfinanzierung aus den Erträgen des Flughafens finanziert werden. Die drei Gesellschafter haben der FBS auf Grundlage einer Rahmenvereinbarung aus dem Jahr 2005 – nach ihren Geschäftsanteilen – in den Jahren 2005 bis 2010 insgesamt 430 Mio. € (Brandenburg: rd. 159,1 Mio. €) zur Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg zur Verfügung gestellt. Danach sind weitere Finanzierungsbeiträge der Gesellschafter für das Projekt nicht vorgesehen. Die Bürgschaft ist auf der Grundlage der geltenden Vorschriften – nach Prüfung der technischen und wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Projekts im Auftrag der Bürgen durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft – in der begründeten Erwartung erteilt worden, dass die Bürgschaft nicht in Anspruch genommen wird.

Die Angaben über die Wirtschaftlichkeit des Flughafens Berlin Brandenburg, auf die die vorliegende Große Anfrage zielt, fallen teilweise in den Bereich der Geschäftsgeheimnisse der FBS. Dies gilt, soweit Informationen Grundlage der Kalkulationen der FBS sind, deren Bekanntwerden die Verhandlungssituation der FBS gegenüber ihren Geschäftspartnern entscheidend schwächen und zu Schäden für die Gesellschaft führen können. Das Land ist als Mitgeschafter nicht berechtigt, Geschäftsgeheimnisse der FBS zu offenbaren; durch eine Offenbarung könnte das Land sich gegenüber der FBS schadensersatzpflichtig machen. Im Hinblick auf die Veröffentlichung der Antwort auf die Große Anfrage als Landtagsdrucksache muss die Landesregierung dem im Rahmen der nachfolgenden Antworten Rechnung tragen.

Frage 1:

Wie hoch waren die Kenngrößen EBITDA, EBIT, Bilanzgewinn und Jahresüberschuss der Berliner Flughäfen in den vergangenen zehn Jahren?

zu Frage 1:

Die Kenngrößen haben sich wie folgt entwickelt (Angaben in Mio. €) :

	Jahresergebnis	Bilanzergebnis	EBITDA	EBIT
2001	0,2	-344,9	36,1	-4,9
2002	-11,5	-356,4	37,9	1,2
2003	-41,8	-53,4	40,4	3,0
2004	13,6	-39,9	38,5	1,8
2005	24,4	-15,4	48,1	15,1
2006	4,5	-10,9	55,5	19,4
2007	16,7	5,8	61,3	18,5
2008	25,0	30,8	79,7	29,4
2009	0,9	31,7	91,2	33,3
2010	4,1	35,7	109,5	59,9

Frage 2:

Welche Ergebnisse für diese Kenngrößen werden für die Jahre nach der Eröffnung des BER prognostiziert?

zu Frage 2:

Nach Inbetriebnahme beginnt der Prozess, in dem die Investitionskosten für den Flughafen durch die entstehenden Erträge gedeckt und Refinanzierungspotenziale erwirtschaftet werden. Dies wird sich auf die Entwicklung der Kenngrößen auswirken.

Die erfragten Einzelangaben betreffen Geschäftsgeheimnisse der FBS, weil die Angaben einen Rückschluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der FBS zulassen. Im Hinblick auf die Veröffentlichung der Antwort auf die Große Anfrage als Landtagsdrucksache sieht die Landesregierung deshalb an dieser Stelle von Angaben ab.

Frage 3:

Welche außerordentliche Erträge und Aufwendungen verzerren die Kenngrößen?

zu Frage 3:

Außerordentliche Aufwendungen oder Erträge fallen außerhalb der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit an (§ 277 Abs. 4 Handelsgesetzbuch). Die FBS hat mitgeteilt, dass in den Jahren nach der Inbetriebnahme nicht mit außerordentlichen Erträgen oder Aufwendungen gerechnet wird.

Frage 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?

Frage 5:

In welchem Jahr nach der Eröffnung des BER soll die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH voraussichtlich einen positiven Jahresüberschuss erreichen?

zu den Fragen 4 und 5:

Für 2011 wird – anders als im Geschäftsjahr 2010, in dem die FBS einen Jahresüberschuss erwirtschaftet hat - mit einem Jahresfehlbetrag gerechnet. Dies ist eine Folge der hohen Investitionen in den Bau des Flughafens und der Tatsache, dass aus dessen Betrieb erst nach Eröffnung Erträge erwirtschaftet werden können.

In den Jahren nach der Inbetriebnahme werden den Erträgen die Finanzierungskosten der Investitionen gegenüberstehen, so dass Jahresüberschüsse erwirtschaftet werden, soweit die Erträge die Aufwendungen einschließlich der Finanzierungskosten und Abschreibungen übersteigen.

Frage 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?

zu Frage 6:

Fehlbeträge der FBS fließen in das Bilanzergebnis ein und werden in folgende Geschäftsjahre vorgetragen mit dem Ziel, sie mit künftigen Jahresüberschüssen zu verrechnen. Kapitalzuführungen der Gesellschafter zum Ausgleich von Fehlbeträgen der FBS sind nicht vorgesehen. Eine dahingehende Forderung der Geschäftsführung ist der Landesregierung nicht bekannt. Eine Ankündigung oder ein Beschluss der Gesellschafter zum Ausgleich von Fehlbeträgen der FBS durch Kapitalzuführungen gibt es nicht; dafür wird auch keine Veranlassung gesehen.

Frage 7:

Wurden die bisher anfallenden jährlichen Verluste über die Reduzierung des Eigenkapitals, fremd, durch eine Eigenkapitalerhöhung oder anderweitig finanziert? Wenn ja, in welcher Höhe?

zu Frage 7:

Die Jahresergebnisse der Berliner Flughäfen sind bisher auf neue Rechnung vorgetragen worden und damit in voller Höhe in das Eigenkapital eingegangen.

Frage 8:

Wie beurteilt die Landesregierung diese Forderung der Geschäftsführung der Flughafen-Schönefeld GmbH?

zu Frage 8:

Eine solche Forderung der Geschäftsführung ist der Landesregierung nicht bekannt.

Frage 9:

Welches jährliche Volumen muss die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH nach der Eröffnung des BER zum Erreichen des Break-Even-Point mindestens umsetzen?

Frage 10:

Welches jährliche Volumen müssen die Berliner Flughäfen bisher zum Erreichen des Break-Even-Point umsetzen?

zu den Fragen 9 und 10:

Der Break-Even-Point ist erreicht, wenn die Summe der Erträge der Summe der Aufwendungen entspricht und kein Jahresfehlbetrag ausgewiesen wird. Dies ist bei den Berliner Flughäfen seit dem Geschäftsjahr 2004 ununterbrochen der Fall. Die Angaben für die Zukunft betreffen Geschäftsgeheimnisse der FBS, weil sie Grundlagen für die Entgeltkalkulationen der FBS offenlegen.

Frage 11:

Welche Anteile sollen die unterschiedlichen Geschäftsbereiche nach der Eröffnung des BER relativ und absolut zum Gesamtumsatz beitragen?

Frage 12:

Wie soll sich der Gesamtumsatz, aufgeteilt nach den Geschäftsbereichen, nach der Eröffnung des BER jährlich entwickeln?

zu den Fragen 11 und 12:

Zum Gesamtumsatz wird vorrangig der Bereich Luftverkehr (Aviation) beitragen. An zweiter Position steht der Non-Aviation-Bereich, gefolgt vom Geschäftsbereich Real Estate. Die FBS rechnet mit einer tendenziell positiven Umsatzentwicklung in allen drei Geschäftsbereichen. Die erfragten Einzelangaben betreffen Geschäftsgeheimnisse der FBS, weil die Angaben einen Rückschluss auf die Wettbewerbsfähigkeit der FBS zulassen.

Frage 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?

Frage 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?

zu den Fragen 13 und 14:

Die Zinszahlungen und die Bürgschaftsgebühr sind im Businessplan der FBS berücksichtigt und werden aus dem für den Schuldendienst zur Verfügung stehenden Cash Flow finanziert.

Die erfragten Einzelangaben betreffen Geschäftsgeheimnisse der FBS, weil die Angaben einen Rückschluss auf die Bonität der Gesellschaft zulassen.

Frage 15:

Wie entwickelten sich das Eigenkapital und die stillen Einlagen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH im Zeitraum 2000 bis 2010 jährlich?

zu Frage 15:

Das Eigenkapital der Berliner Flughäfen hat sich wie folgt entwickelt (Angaben in Mio. €):

	Eigenkapital
2000	111,4
2001	111,6
2002	243,3
2003	202,6
2004	268,0
2005	359,4
2006	466,6
2007	583,4
2008	896,2
2009	967,2
2010	1.016,6

Stille Einlagen existieren nicht.

Frage 16:

Wann und in welcher Höhe hat das Land Brandenburg als Gesellschafter Bareinzahlungen an die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geleistet?

zu Frage 16:

Das Land Brandenburg hat aufgrund einer Rahmenvereinbarung der drei Gesellschafter aus dem Jahr 2005 entsprechend seinem Geschäftsanteil in den Jahren 2005 - 2010 Eigenkapitalzuführungen wie folgt an die FBS geleistet (Angaben in Mio. €):

2005	2006	2007	2008	2009	2010	Gesamt
24,8	38,0	38,8	21,6	18,1	17,8	159,1

Frage 17:

Sind auch in den nächsten Jahren solche Bareinzahlungen der Gesellschafter geplant? Wenn ja, in welcher Höhe?

zu Frage 17:

Nein

Frage 18:

Ab wann rechnet die Landesregierung mit einer jährlichen Dividende aus der Landesbeteiligung an der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH?

Frage 19:

In welcher Höhe soll diese Dividende das eingesetzte Eigenkapital aus Sicht der Landesregierung mittel- und langfristig verzinsen?

zu den Fragen 18 und 19:

Abhängig von der Ergebnisentwicklung nach der Betriebsaufnahme des Flughafens werden die Gesellschafter der FBS einvernehmlich über Ausschüttungen entscheiden.

Frage 20:

Welche Forderungen könnten auf den Gesellschafter Land Brandenburg aus dieser größten Infrastrukturfinanzierung in ganz Europa zukommen?

zu Frage 20:

Forderungen gegen das Land als Gesellschafter der FBS aus der Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg sind nicht ersichtlich. Zu einer Inanspruchnahme des Landes aus der Bürgschaft im Rahmen der Langfristfinanzierung wird es bei planmäßigem Verlauf nicht kommen.

Frage 21:

Warum bleibt die Umsatzentwicklung seit 2002 hinter dem Passagierwachstum zurück?

zu Frage 21:

Zwischen der Entwicklung der Umsätze und der Passagierzahlen besteht nicht in jedem Fall ein Gleichlauf, weil die Umsatzerlöse nicht nur aus dem Luftverkehr (Aviation), sondern auch in den Bereichen Non-Aviation und Real Estate erwirtschaftet werden. Nach Auskunft der FBS sind insbesondere die Umsätze im Vermietungsgeschäft (Real Estate) abhängig von Umfang und Auslastung der vermietbaren Flächen, die sich nicht in unmittelbarer Abhängigkeit vom Fluggastaufkommen entwickeln. Ebenso seien die Umsatzerlöse aus dem Non-Aviation-Geschäft (Einzelhandel, Gastronomie, Parken, Mietwagen u. a.) im Wesentlichen von den dafür verfügbaren Flächen abhängig. Hier hätten sich insbesondere die räumlichen Engpässe in den Terminalbereichen des Flughafens Tegel umsatzhemmend bemerkbar gemacht. Außerdem unterlägen die Erlöse aus Werbung an den Flughäfen deutlich stärker konjunkturellen Einflüssen als das Passagieraufkommen.

Frage 22:

Wird sich dieser Trend auch mit der Neueröffnung des BER fortsetzen?

Frage 23:

Welche Auswirkungen hat dieser Trend auf die Unternehmensstrategie?

zu den Fragen 22 und 23:

Eine Fortsetzung dieses Trends wird nicht erwartet, da sich die in der Antwort zu Frage 21 genannten Einflussfaktoren aufgrund der Unternehmensstrategie und der Rahmenbedingungen mit Inbetriebnahme des Ausbaus verbessern werden.

Frage 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?

zu Frage 24:

Der von der FBS auf der Grundlage umfangreicher Analysen zur Marktsituation und -entwicklung, von Risikobewertungen und Alternativszenarien erarbeitete Businessplan ist im Zusammenhang mit dem Arrangieren der Langfristfinanzierung bankenseitig und vor Übernahme der Bürgschaft durch den Bund und die beiden Länder im Auftrag der Bürgen durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mehrfach umfassend auf seine technische und wirtschaftliche Belastbarkeit geprüft worden mit positivem Ergebnis. Er weist eine lückenlose Bedienung der Verbindlichkeiten der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und eine über die Laufzeit angemessene Verzinsung der für das BBI-Projekt eingebrachten Gesellschaftermittel aus.

Frage 25:

In welchem Zeitraum wird der BER so profitabel arbeiten, so dass dessen Privatisierung für die Privatwirtschaft hinreichend attraktiv wäre?

zu Frage 25.

Siehe Antwort zu den Fragen 4 und 5.

Frage 26:

Ist von Seiten der Gesellschafter eine Privatisierung des BER geplant? Wenn ja, in welchem Zeithorizont und anhand welcher Kriterien?

zu Frage 26:

Die Gesellschafter Land Brandenburg, Land Berlin und Bundesrepublik Deutschland haben sich aufgrund der Erfahrungen aus dem zurückliegenden Privatisierungsanlauf einvernehmlich dazu entschieden, dass der Flughafen unter ihrer Anteilseignerschaft von der FBS geplant und gebaut wird. Der Gesellschafter Bund hat erklärt, er werde die Veräußerung seines Anteils zu einem von ihm zu bestimmenden Zeitpunkt nach 2013 prüfen; für einen Zeitraum von zwei Jahren nach Inbetriebnahme haben die drei Gesellschafter Beständigkeitserklärungen für ihre Beteiligungen an der FBS abgegeben. Seitens der Länder Brandenburg und Berlin bestehen derzeit keine Planungen zur Veräußerung ihrer Anteile. Bei einer möglichen Privatisierung ist auch eine fortbestehende Haftung aus der Bürgschaft der Länder Brandenburg und Berlin und des Bundes zu beachten.

Frage 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?

zu Frage 27:

Die Berliner Flughäfen haben den Eigenfinanzierungsanteil durch eine effiziente und wirtschaftliche Ausrichtung des gesamten Geschäftsbetriebs in den Jahren ab 2005 erreicht.

Frage 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?

zu Frage 28:

Nach Auskunft der FBS wird die Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Berliner Flughäfen durch einen Anstieg der Erlöse und eine Senkung der Aufwendungen erzielt. Wichtigste Maßnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit seien:

- eine Steigerung der Umsatzerlöse aus dem Aviation Management (Steigerung Passagieraufkommen, neue Airlines, neue Destinationen, neue Entgeltordnung)
- eine Steigerung der Umsatzerlöse aus dem Non Aviation Management (erweiterte Terminalkapazitäten, steigende Passagierzahlen, höhere Mieteinnahmen)
- eine Reduzierung des Materialaufwands durch eine Optimierung des Einkaufs.

Frage 29:

Welche Profitabilitätsentwicklung ist für die Begleichung dieser Aufwendungen notwendig?

zu Frage 29:

Siehe Antworten zu den Fragen 27 und 28.

Frage 30:

Welche Einsparungen hat das Kostensenkungsprogramm Herkules in welchen Bereichen erzielt?

zu Frage 30:

Die mit dem Kostensenkungsprogramm Herkules – als Reaktion auf die weltweite Wirtschaftskrise in 2009 - erzielten Reduzierungen bei den Sachkosten in Höhen von ca. 13 Mio. € gegenüber den Planwerten des Wirtschaftsplans betrafen nach Auskunft der FBS sämtliche Unternehmensbereiche und Kostenarten. Wesentliche Positionen hätten den Aufwand für Rechts- und Beratungsleistungen (Einsparung ca. 5,8 Mio. €), den Aufwand für Instandhaltungen (Einsparung ca. 1,4 Mio. €), den Aufwand für Dienstleistungen (ca. 2,0 Mio. €) sowie den Aufwand für Marketing/Öffentlichkeitsarbeit (ca. 1,9 Mio. €) betroffen. Eine Entlastung des Personalaufwands (ca. 0,7 Mio. €) sei durch den Abbau von Gleitzeitguthaben und die weitestgehende Inanspruchnahme der Urlaubstage im Geschäftsjahr sowie durch zeitliche Verschiebung von Neueinstellungen erreicht worden. Weitere Kosteneinsparungen in Höhe von ca. 1,7 Mio. € betreffen diverse andere Kostenarten.

Frage 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?

zu Frage 31:

Der von den Gesellschaftern in dem Gesellschaftsvertrag bestimmte Unternehmensgegenstand der FBS trägt dem wichtigen Landesinteresse an der Beteiligung Rechnung. Diesem Unternehmensgegenstand sind der Gesellschafter Land Brandenburg und die vier auf Veranlassung des Landes bestellten Aufsichtsratsmitglieder verpflichtet. Das Gesellschaftsrecht gibt ihnen auf, ihre Aufgaben in einer den Interessen des Unternehmens gerecht werdenden Weise auszuüben. In diesem Rahmen berücksichtigen sie die besonderen Interessen des Landes Brandenburg (§ 65 Abs. 6 Landeshaushaltsordnung).

Aviation-Bereich (Personen- und Frachtflüge)

Frage 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)

zu Frage 32:

Nach Angaben des Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV) hat sich das Passagierwachstum und der Marktanteil der Berliner Flughäfen wie folgt entwickelt (Angaben in %):

	Passagierentwicklung Berliner Flughäfen	Passagierentwicklung Deutsche Verkehrsflughäfen	Marktanteil Berliner Flughäfen
2000	7,5	6,7	9,3
2001	-5,3	-2,5	9,0
2002	-3,3	-2,8	8,9
2003	9,2	3,9	9,4

	Passagierentwicklung Berliner Flughäfen	Passagierentwicklung Deutsche Verkehrsflughäfen	Marktanteil Berliner Flughäfen
2004	11,8	7,9	9,6
2005	15,3	6,3	10,4
2006	7,9	5,3	10,6
2007	8,3	6,0	10,9
2008	6,8	3,4	11,2
2009	-2,0	-4,6	11,5
2010	6,4	4,7	11,7

Frage 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)

zu Frage 33:

Die Berliner Flughäfen haben sich in den Jahren seit 2000 zum drittstärksten Flughafenstandort in Deutschland entwickelt und diese Position gefestigt. Das mit Abstand größte Luftverkehrsaufkommen hat nach wie vor der Flughafen Frankfurt/Main zu verzeichnen. Platz zwei behauptet seit Jahren der Flughafen München. Die Entwicklung seit 2000 stellt sich wie folgt dar (Angaben in %):

	Verkehrsentwicklung Berliner Flughäfen	Verkehrsentwicklung Flughafen Frankfurt	Verkehrsentwicklung Flughafen München
2000	7,5	7,6	8,7
2001	-5,3	-1,5	2,3
2002	-3,3	-0,2	-2,0
2003	9,2	-0,1	4,4
2004	11,8	5,7	10,8
2005	15,3	2,2	6,7
2006	7,9	1,1	7,5
2007	8,3	2,6	10,4
2008	6,8	-1,3	1,7
2009	-2,0	-4,7	-5,4
2010	6,4	4,1	6,2

Quelle: ADV 2010/2000

Frage 34:

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

zu Frage 34:

Das Aufkommenspotential stellt sich im Vergleich wie folgt dar (Angaben in Mio. Passagiere (PAX)):

	Berliner Flughäfen	Flughafen Frankfurt	Flughafen München	Flughafen Düsseldorf
O&D* PAX	21,6	26,8	13,0	17,0
Transfer	0,7	26,2	21,7	1,9
Gesamt	22,3	53,0	34,7	18,9

Quelle: ADV, Aircraft Performance Group (APG) 2010

* Origin & Destination

Frage 35:

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

zu Frage 35:

Die Entwicklung hängt von vielen Faktoren und Einflüssen ab, wie z.B. von gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen, der Zahl der Destinationen oder auch der Frage, ob sich der neue Flughafen als Umsteigerflughafen entwickelt.

Frage 36:

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

zu Frage 36:

Nach Mitteilung der FBS werden dort Prognosen zur Entwicklung der Marktanteile nicht angestellt; der Landesregierung liegen keine weitergehenden Angaben vor.

Frage 37:

Welche Passagierzahlen und wie viele Flugbewegungen ermöglichen einen rentablen BER?

zu Frage 37:

Die Rentabilität hängt nach Auskunft der FBS nicht allein von der Passagierzahl und den Flugbewegungen ab, sondern auch von der Höhe der Aufwendungen im Aviation-Bereich sowie den Ergebnissen der übrigen Geschäftsbereiche.

Frage 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)

zu Frage 38:

	Flugverkehr D		Flugverkehr EU		Flugverkehr IK	
	Entwicklung in %	PAX in Mio.	Entwicklung in %	PAX in Mio.	Entwicklung in %	PAX in Mio.
2000	k.A.	6.393	k.A.	5.931	k.A.	723
2001	-7,3	5.930	-1,8	5.824	-8,5	661
2002	0,1	5.933	-3,2	5.639	-34,8	431
2003	9,6	6.506	11,2	6.271	-14,0	371
2004	-1,0	6.441	25,8	7.886	11,6	414
2005	3,8	6.685	23,0	9.698	30,9	542
2006	6,4	7.111	9,5	10.623	18,2	641
2007	10,9	7.886	7,0	11.372	9,5	702
2008	4,6	8.244	7,4	12.213	19,3	838
2009	-2,7	8.019	-1,8	11.992	5,0	879
2010	1,7	8.156	8,2	12.976	23,9	1.090

Quelle: Berliner Flughäfen

Frage 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)

zu Frage 39:

Für die Jahre 2000 bis 2004 können keine Angaben gemacht werden, da nach Auskunft der FBS erst im Jahr 2005 durch bauliche Erweiterungen am Flughafen Tegel Umsteigeverkehr möglich war (Angaben in % am Gesamtverkehr).

	Umsteigekapazitäten Berliner Flughäfen	Umsteigekapazitäten Flughafen Frankfurt	Umsteigekapazitäten Flughafen München
2005	1,0	k.A.*	34,0
2006	1,1	k.A.*	34,0
2007	1,3	53,0	35,0
2008	1,6	k.A.*	36,0
2009	1,8	k.A.*	37,0
2010	3,2	54,3	37,0

Quelle: Geschäftsberichte Flughafen Frankfurt, Flughafen München, Berliner Flughäfen

* Angaben liegen nicht vor

Frage 40:

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

zu Frage 40:

Nach Auskunft der FBS vermeidet eine Portfoliostrategie die Abhängigkeit von nur einem Verkehrssegment. Insbesondere im Hinblick auf Wirtschaftskrisen oder externe Ereignisse setzt die FBS darauf, verschiedene Verkehrssegmente zu bedienen.

Frage 41

Welche positiven Effekte resultieren aus Interkontinentalverbindungen?

zu Frage 41:

Nach Auskunft der FBS können Airlines Interkontinentalverbindungen nur aufgrund von Zubringerflügen betreiben. Daher resultieren aus Interkontinentalverbindungen eine Vielzahl von europäischen Zubringerflügen, die wiederum die Angebotsqualität (Häufigkeit der Flüge) zu europäischen Zielen verbessern würden.

Frage 42:

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

zu Frage 42:

Die FBS geht davon aus, dass Flugzeugstationierungen zu einer Bindung an einen Flughafen führen und somit weitere Strecken generiert werden. Darüber hinaus würden durch die Stationierungen i.d.R. höhere Abstellentgelte generiert.

Frage 43:

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

zu Frage 43:

Die FBS geht davon aus, dass ein Wartungshangar einer Airline zu mehr Flugzeugstationierungen führt; dies kann zu einer Erweiterung des Streckenangebots führen.

Frage 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?

zu Frage 44:

Die Bedeutung der Ansiedlung und des Ausbaus des Wartungsbetriebes von Air Berlin, Lufthansa und anderen Unternehmen wird sich nach Einschätzung der FBS mit der Inbetriebnahme des Flughafens positiv entwickeln.

Frage 45:

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

zu Frage 45:

Nach Auskunft der FBS ist dazu keine sichere Einschätzung möglich; der Zeitpunkt sei abhängig von der Verkehrsentwicklung.

Frage 46:

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

zu Frage 46:

Nach dem Planfeststellungsbeschluss sind auf dem Flughafen nach dem Endausbau 360.000 Flugbewegungen pro Jahr möglich.

Nach dem Endausbau würde der Flughafen im nationalen Vergleich auf Platz 3 nach Frankfurt und München und vor Düsseldorf stehen. International würde er sich voraussichtlich unter den 30 größten Verkehrsflughäfen befinden (Stand 2009, Airports Council International).

Frage 47:

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

zu Frage 47:

Nach den Richtwerten der International Civil Aviation Organization (ICAO) sind bei zwei unabhängig voneinander betriebenen Start- und Landebahnen jährlich bis zu rd. 370.000 Flugbewegungen möglich. Bei höheren Zahlen könnte der Bau einer weiteren Bahn in Betracht kommen. Feste Werte dazu gibt es nicht, die Verhältnisse bestimmen sich nach den Gegebenheiten des einzelnen Flughafens.

Frage 48:

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

zu Frage 48:

Die FBS hat mitgeteilt, dass die Erweiterung von der saisonalen Verteilung des Passagieraufkommens abhängig ist und dazu noch keine Planungen vorlägen; möglich sei die Errichtung von zusätzlichen Satelliten, um 45 Mio. Passagiere abfertigen zu können.

Frage 49:

Ist eine dritte Startbahn in Planung?

zu Frage 49:

Nein.

Frage 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?

zu Frage 50:

Grundsätzlich steht das Luftfrachtaufkommen im Zusammenhang mit der Wirtschaftskraft der Region und dem Angebot an Flugverbindungen, insbesondere auf den Langstrecken, in die Zielregionen. Einen Rückschlag hat der Frachtverkehr nach Auskunft der FBS 2005 durch die DHL-Verlagerung nach Leipzig erlitten; sie habe einen Rückgang des Frachtaufkommens um jährlich ca. 10.000 t zur Folge gehabt.

Durch steigendes Aufkommen von Beiladungsfracht im Zuge der Entwicklung im Langstreckenbereich in den letzten Jahren habe dieser Verlust zwischenzeitlich ausgeglichen werden können.

Frage 51:

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

zu Frage 51:

Der Frachtumschlag am Boden verläuft ohne Beteiligung der FBS und bleibt daher für sie ohne Auswirkung. Im Übrigen spielt die Luftfracht nach Auskunft der Gesellschaft als Beiladung in Passagierflugzeugen für den Luftverkehrsstandort Berlin-Brandenburg eine bedeutendere Rolle als der Transport mit speziellen Frachtflugzeugen.

Frage 52:

Wird ein Anstieg des geringen Frachtflugverkehrs prognostiziert?

zu Frage 52:

Die FBS geht von einem jährlichen Wachstum von durchschnittlich 2,5 % aus.

Frage 53:

Welche Bedeutung wird der Frachtflugverkehr am BER besitzen?

zu Frage 53:

Der Planfeststellungsbeschluss geht in der ersten Ausbaustufe von einer Kapazität von 60.000 t p.a. aus, die bis auf 600.000 t im Endausbau gesteigert werden könnte. Die FBS rechnet mit einer kontinuierlichen Steigerung des Frachtverkehrs.

Frage 54:

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

Frage 55:

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

zu den Fragen 54 und 55:

Nach Auskunft der FBS käme es durch die für diesen Fall zu erwartenden Einnahmeausfälle zu beträchtlichen negativen wirtschaftlichen Auswirkungen.

Frage 56:

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

zu Frage 56:

Die Konzentration der Verkehrsfluffahrt in der Hauptstadtregion an einem Single-Airport bringt deutliche Vorteile sowohl in betriebswirtschaftlicher als auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht. Der Flughafen Berlin Brandenburg führt gegenüber dem bisherigen dezentralen System zu einer erheblichen Kapazitätserweiterung und ermöglicht den Flugbetrieb mit allen Flugzeuggrößen – auch für den Interkontinentalverkehr - und bietet somit Potenziale für die verkehrliche Anbindung der Region und die damit verbundenen volkswirtschaftlichen Effekte wie auch für die Erträge der FBS. Innovative Lösungen, die im Zuge eines Neubaus realisierbar sind, und Synergieeffekte durch die Zusammenführung dezentraler Standorte führen zu Effizienzsteigerungen, die eine Reduzierung der Betriebskosten zur Folge haben.

Die bisherige Verteilung des Verkehrs auf zwei (ehemals drei) Flughäfen wird den künftigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Allein der zukünftig erwartete Umsteigerverkehr mit einem Anteil bis zu 10 % bei 30 Millionen Passagieren pro Jahr würde unvermeidbar die durch den Innenstadtbereich führenden Verkehrsverbindungen zwischen den Flughäfen des Flughafensystems Berlin stark belasten.

Frage 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?

zu Frage 57:

Nein.

Non-Aviation-Bereich

Frage 58:

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

zu Frage 58:

Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation haben sich wie folgt entwickelt:

	Non-Aviation-Umsätze in Mio. €
2000	67,6
2001	70,5
2002	72,4
2003	76,0
2004	64,4
2005	70,7
2006	79,8
2007	77,3
2008	85,0
2009	78,8
2010	81,3

Quelle: Berliner Flughäfen

Frage 59.

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

zu Frage 59:

Das Non-Aviation-Geschäft hat nach Auskunft der FBS in der Vergangenheit immer mehr an Bedeutung gewonnen. Dies spiegelt sich in dem Anteil des Non-Aviation-Geschäftes an den Gesamtumsätzen der Berliner Flughäfen wider. Für den Flughafen Berlin Brandenburg ist mit einem weiteren Anstieg des Anteils des Non-Aviation-Geschäftes zu rechnen.

Frage 60:

Wie viele Flächen konnten bisher vermietet werden?

zu Frage 60:

Nach Auskunft der FBS ist der Vermietungsprozess der Flächen bereits weit fortgeschritten und liegt im Zeitplan. Nach den Autovermietungen, der Gastronomie und dem Einzelhandel werden derzeit die Service-Flächen, die Automatenstandorte und die Standorte für die mobilen gastronomischen Einheiten vermietet.

Frage 61:

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

zu Frage 61:

Derzeitig ist der Vermietungsprozess für die Non-Aviation-Flächen noch im Gange. Im Vermietungsverfahren für jede einzelne Fläche wurden nach Auskunft der FBS vom Bieter unter anderem eine Umsatzschätzung, eine prozentuale Umsatzabgabe und eine Mindestabgabe vorgelegt. Die Zusammenführung aller bisherigen Verhandlungsergebnisse zeige, dass die geplanten Non-Aviation-Umsatzziele erreicht werden können.

Frage 62:

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

zu Frage 62:

Nach Angaben der FBS hat mit den stetig steigenden Passagierzahlen auch die Bedeutung des Non-Aviation-Geschäftes deutlich zugenommen. Für den Flughafen Berlin Brandenburg sei ein vollständig neues Non-Aviation-Konzept entwickelt worden. Basis dafür sei der zentrale Marktplatz – der von allen abfliegenden Passagieren mit Ausnahme der Umsteiger durchlaufen werde.

Frage 63:

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

zu Frage 63:

Die Erlöse des Non-Aviation-Bereiches sind nach Auskunft der FBS nicht abhängig von der Art des Carriers bzw. den Interkontinentalverbindungen. Vielmehr gebe es beispielsweise im Retail-Bereich einen Zusammenhang zwischen den Erlösen und der Herkunft bzw. der Destination des Passagiers. So liege der Erlös pro Passagier eines Non-Schengen-Passagiers deutlich über dem eines Schengen-Passagiers.

Low-Cost-Carrier, klassische Airlines und politische Rahmenbedingungen

Frage 64:

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

zu Frage 64:

	%-Anteil Low-Cost-Carrier (LCC) an Gesamt-PAX
2000	0,0
2001	1,0
2002	3,0
2003	7,0
2004	16,0
2005	22,0
2006	27,0
2007	27,0
2008	27,0
2009	28,0
2010	27,0

Quelle: Berliner Flughäfen/LCC ohne Air Berlin

Frage 65:

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

zu Frage 65:

Die Anteile der einzelnen Luftverkehrssegmente werden durch die Marktentwicklung bestimmt. Die FBS hat nach ihren Angaben keinen bestimmten Anteil geplant.

Frage 66:

Welche Auswirkungen hat die Luftverkehrssteuer auf innerdeutsche Flüge?

Frage 67:

Welche Auswirkungen hat die Luftverkehrssteuer auf Low-Cost-Carrier und klassische Airlines am BER?

zu den Fragen 66 und 67:

Nach Angaben der FBS hat die Luftverkehrssteuer negative Auswirkungen, die sich insbesondere auf die innerdeutschen Strecken im Low-Cost-Bereich auswirken. Ohne die durch die Steuer ausgelösten Streckeneinstellungen bzw. Kürzungen wären von Januar bis April 2011 rund 173.000 PAX mehr und somit ein um 8,7 % höheres Wachstum zu verzeichnen gewesen.

Frage 68:

Wie gestaltet sich das neue Entgeltmodell für den BER?

Frage 69:

Welche Kriterien führen zu unterschiedlichen Entgelten?

zu den Fragen 68 und 69:

Die Festlegung der Entgelte erfolgt transparent, diskriminierungsfrei und richtet sich nach der tatsächlichen Inanspruchnahme und Nutzung von Leistungen. Sie basiert nach Angaben der FBS auf vier Säulen:

- Start- und Landeentgelte bemessen sich nach Höchstabflugmassen, Lärmklassen und Schadstoffemissionen der Luftfahrzeuge,
- Passagierentgelte werden nach der Zahl der Passagiere – differenziert nach Schengen, Non-Schengen und Transfer – und Ausstattung des Warteraums bemessen,
- Positions- und Abstellentgelte orientieren sich an Masse, Dauer der Inanspruchnahme und Ausstattung der belegten Position,
- Entgelte für die Zentrale Infrastruktur werden nach der tatsächlichen Inanspruchnahme gezahlt,

Die Entgeltordnung kann im Internet unter www.berlin-airport.de eingesehen werden.

Frage 70:

Welche Unterschiede ergeben sich im Vergleich zu den bisherigen Entgeltmodellen der Flughäfen Berlins?

zu Frage 70:

Die in der Antwort zu Frage 69 genannten Grundlagen galten nach Angaben der FBS auch für die bisherigen Flughäfen, allerdings an verschiedenen Standorten mit unterschiedlichen Nutzerstrukturen. Die neue Entgeltordnung sei eine Weiterentwicklung des bisherigen Systems unter Berücksichtigung der Marktbesonderheiten in der Hauptstadtregion. Die Kostenstruktur sei differenzierter sowie flexibler und die Umweltfaktoren fänden größere Berücksichtigung.

Frage 71:

Welche Wettbewerbseffekte resultieren aus diesem Entgeltmodell für den BER im nationalen Flughafenwettbewerb?

zu Frage 71:

Das Preisniveau wird nach Angaben der FBS insgesamt niedriger sein als an den beiden größten deutschen Umsteige-Flughäfen Frankfurt a. M. und München.

Frage 72:

Wie entwickeln sich die Lärmzusatzgebühren mit der Eröffnung des BER gegenüber den derzeitigen Gebühren auf den Berliner Flughäfen und im nationalen Vergleich?

zu Frage 72:

Das lärmbezogene Entgelt wird nach Auskunft der FBS erweitert. Flüge zwischen 22 und 6 Uhr würden mit einem differenzierten Lärmaufschlag versehen. Damit werde zugleich ein Anreiz geschaffen, diese Flüge während der Tageszeiten von 6 bis 22 Uhr abzuwickeln.

Frage 73:

Welche Mehrkosten ergeben sich durch die Veränderung des Entgeltmodells für die einzelnen Airlines?

Frage 74:

Welche Effekte resultieren aus den höheren Kosten für die Airlines am neuen Flughafen?

zu den Fragen 73 und 74:

Das hängt nach den Angaben der FBS vom konkreten Einzelfall ab, da die Kosten je nach eingesetztem Fluggerät, Flugorganisation und Geschäftsmodell der Fluggesellschaft unterschiedlich seien. Insgesamt werde es für die Airlines pro Passagier durchschnittlich Mehrkosten im einstelligen Eurobereich geben, die aber deutlich unter den zusätzlichen Aufwendungen für die Luftverkehrsabgabe lägen. Es werde angenommen, dass die Airlines trotz der höheren Kosten durch das neue Entgeltmodell steigende Passagierzahlen verzeichnen werden.

Frage 75:

Welche Kosten entstehen für den BER bei der Abfertigung einer klassischen Airline im Vergleich zu einem Low-Cost-Carrier?

zu Frage 75:

Die Kosten hängen der FBS zufolge vom Umfang der Inanspruchnahme von Infrastruktur und Dienstleistungen des Flughafens durch die Fluggesellschaften ab. Da die Entgelte kostenbezogen erhoben würden, ließen sich die Kosten aus der Entgeltordnung herleiten und differenzieren. Die Entgeltordnung kann unter www.berlin-airport.de eingesehen werden.

Frage 76:

Welche Gewinnmarge wird der Flughafen BER pro Start und Landung erzielen?

Frage 77:

Welche Gewinnmarge erzielen die Berliner Flughäfen gegenwärtig jeweils pro Start und Landung?

zu den Fragen 76 und 77:

Nach Auskunft der FBS wird am künftigen Flughafen aus den Start- und Landeentgelten eine Kostendeckung nicht erreicht; insoweit könne aus diesen Entgelten kein Gewinn erzielt werden. Gegenwärtig werde lediglich eine Kostendeckung erzielt.

Frage 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?

zu Frage 78:

Die Entgeltordnung ist durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als Genehmigungsbehörde genehmigt worden, soweit die genehmigungspflichtigen Entgelte nach § 43 a Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) betroffen sind. Voraussetzung dafür war die Erfüllung der Kriterien Transpa-

renz, Kostenbezogenheit und Diskriminierungsfreiheit. Ob und gegebenenfalls in welcher Form einzelne Fluggesellschaften die geplanten Entgelte dennoch anfechten werden, ist offen.

Frage 79:

Welchen Anteil am Flugbetrieb wird die Airline Air Berlin am BER besitzen?

zu Frage 79:

Gegenwärtig trägt Air Berlin nach Auskunft der FBS einen Anteil von über einem Drittel des Luftverkehrs der Hauptstadtregion. Mit dem geplanten Ausbau des Angebots an Umsteigemöglichkeiten könne sich dieser Anteil - abhängig von den künftigen Aktivitäten der übrigen Airlines am Standort - weiter erhöhen.

Frage 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?

Frage 81:

Welche Risiken resultiert aus dem hybriden Geschäftsmodell (weder Low-Cost-Carrier noch klassische Airline) der Hauptairline Air Berlin für den BER?

zu den Fragen 80 bis 81:

Je höher der Marktanteil einer Fluggesellschaft an einem Flughafen ist, desto höher ist für den Flughafen das Risiko von wirtschaftlichen Verlusten durch einen Ausfall dieser Fluggesellschaft, z.B. durch Abwanderung oder Insolvenz. Für den Flughafen Berlin Brandenburg erwartet die FBS einen breiten Mix an Airlines, so dass die Abhängigkeit von einem Kunden, hier von Air Berlin, nicht so hoch sein werde wie in Frankfurt oder München, wo die Lufthansa Marktanteile von jeweils über 50% hält.

Frage 82:

Welche Chancen und Risiken resultieren für den BER durch die geplante Mitgliedschaft der Air Berlin in der Allianz One World?

zu Frage 82:

Nach Auskunft der FBS zeigt sich nach den bisherigen Erfahrungen mit Luftverkehrsallianzen, dass Flughäfen für deren Kunden attraktiver werden, wenn sie von Fluggesellschaften, die einer Allianz angehören, bedient werden.

Drehkreuzpläne

Frage 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?

zu Frage 83:

Die FBS hat nach eigener Aussage keine Äußerungen über den genannten Umsteigeanteil abgegeben; der in der Frage angegebene Anteil werde als unrealistisch bewertet.

Voraussetzung für einen Umsteige Flughafen wäre, dass die den Flughafen anfliegenden Airlines und Allianzen ihre Flugpläne so aufstellen, dass genügend Umsteigeverkehr zwischen einer Airline oder Allianz zu Kurz-, Mittel- und Langstreckenflugzeugen auf dem Flughafen stattfindet (Zubringerfunktion). Hierzu benötigen die Airlines die Verfügbarkeit einer Flughafeninfrastruktur mit ausreichenden Kapazitäten, wie z.B. ausreichende Kapazitäten des Start- und Landebahnsystems oder ausreichend dimensionierte Gepäckförderanlagen.

Frage 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?

zu Frage 84:

Dazu liegen der Landesregierung und der FBS keine Informationen vor.

Frage 85:

Wie verändern sich die Stoßzeiten des BER durch ein Drehkreuz?

zu Frage 85:

Dies hängt u. a. von den Flugplanungen der Airlines und von den freien Verkehrskapazitäten (Verfügbarkeit von freien Zeitnischen) der Zielflughäfen ab. Nach Erwartung der FBS werden sich die Stoßzeiten zum heutigen Stand in Tegel nicht verändern.

Frage 86:

In welchem Abhängigkeitsverhältnis steht die Rentabilität der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH von der Implementierung eines Drehkreuzes?

zu Frage 86:

Die Entwicklung zu einem Umsteige Flughafen hängt von der Strategie der Airlines ab. Die Flughafengesellschaft kann diese Entscheidungen nicht vorwegnehmen.

Frage 87:

Ist die Landesregierung der Auffassung, dass ein derartiges Drehkreuz mit bis zu 50% Umsteigern mit dem Planfeststellungsbeschluss im Einklang steht?

zu Frage 87:

Nach Auffassung der Landesregierung würde dem Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau damit nicht widersprochen werden. Zum Anteil der Umsteiger wird auf die Antwort zu Frage 83 verwiesen.

Frage 88:

Welche Auffassung hat die Landesregierung zu diesen Drehkreuzplänen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und wie wird diese gegenüber der Geschäftsführung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH artikuliert?

zu Frage 88:

Der Flughafen Berlin Brandenburg wird ein Flughafen mit Umsteigefunktion sein. Die Landesregierung nimmt Einfluss insbesondere auf die Gewährleistung der Sicherheit der Bevölkerung und der Minimierung von Umweltbelastungen. Mit diesen Zielen begleitet die Landesregierung u.a. die Flugrouten-debatte und die Tätigkeit des Flughafenmanagements.

Frage 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?

zu Frage 89:

Die Erträge und Aufwendungen variieren nach Angaben der FBS je nach Umfang der Inanspruchnahme von Infrastruktur und Dienstleistungen des Flughafens durch die Fluggesellschaften.

Frage 90:

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

zu Frage 90:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Frage 91:

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

zu Frage 91:

Die konkreten Kriterien der genannten Airlines für diese strategische Entscheidung sind der Landesregierung nicht bekannt. Zu den allgemeinen Voraussetzungen wird auf die Antwort zu Frage 83 verwiesen.

Frage 92:

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

zu Frage 92:

Die Etablierung von Umsteigeverbindungen führt regelmäßig zu einer Steigerung des Passagier- und Frachtaufkommens und damit zu einer verbesserten Auslastung des Flughafens. Die zu erwartende Effizienzsteigerung dürfte letztlich eine Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der FBS zur Folge haben.

Frage 93:

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

zu Frage 93:

Solange die FBS sich im Rahmen ihrer luftrechtlichen Genehmigung hält, besteht hierzu kein Anlass.