

Informationen zur Pressekonferenz

Landespressekonferenz Brandenburg

Brandenburger Landtag

12. Mai 2014

Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens BER

– Studie –

(Stand April 2014)

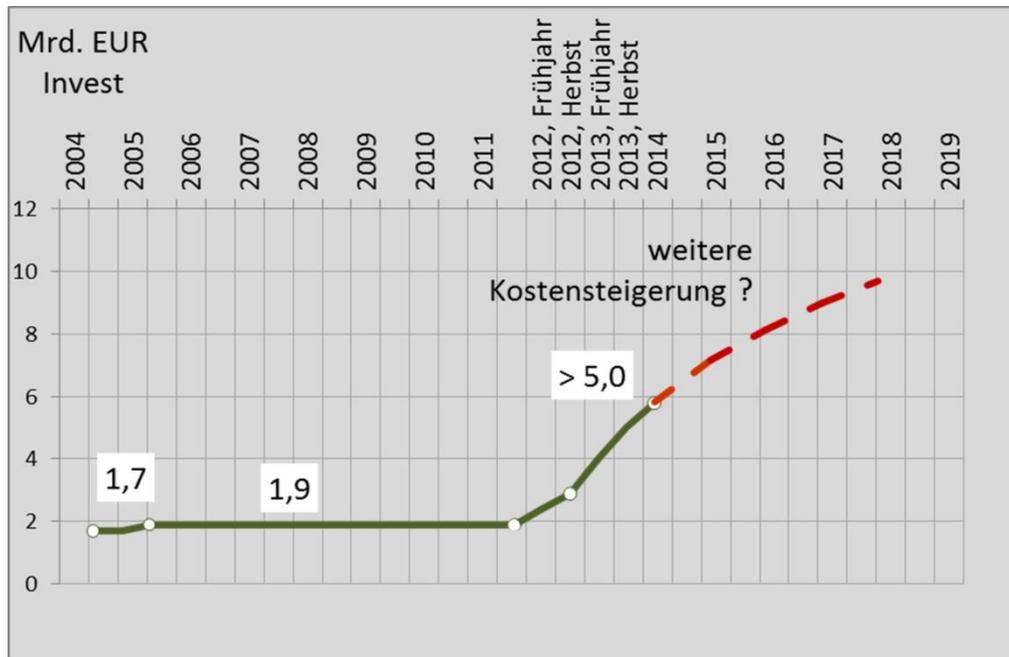
Dipl. Geol. Wilfried von Aswegen

INHALT

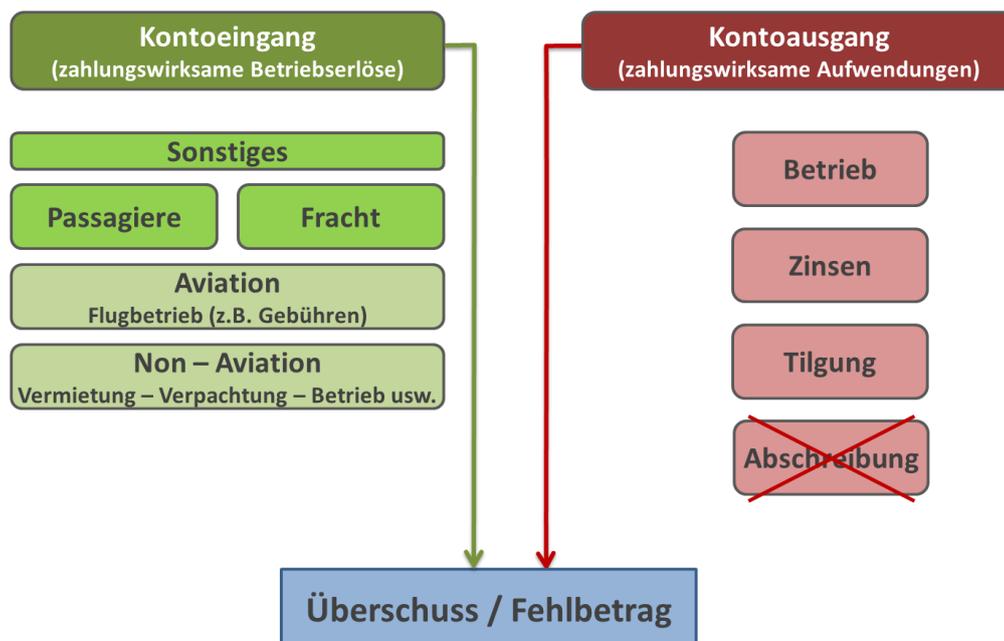
1	MOTIVATION UND VORGEHENSWEISE	3
1.1	Motivation: Kostenexplosion des BER im Zeitraum von 2004 bis 2014 (in Mrd. Euro)	3
1.2	Vorgehensweise: Bestimmung des jährlichen Finanzbedarfs	3
2	GRUNDLAGEN UND GRUNDANNAHMEN	4
2.1	Kontoeingang	4
2.1.1	Passagierentwicklung von 2010 bis 2013	4
2.1.2	Passagierentwicklungen am BER bis 2025	4
2.1.3	Graphische Darstellung der angenommenen Passagierentwicklung am BER bis 2015 (in Mio. Passagiere pro Jahr)	5
2.2	Fracht an den Berliner Flughäfen von 2002 bis 2012 (in Mio. Tonnen pro Jahr)	5
2.3	Kontoeingang	6
2.3.1	Erlöse pro Flugbewegung BER - Berechnungsgrundlagen	6
2.3.2	Zusammensetzung der Erlöse des BER für Passagiere und Fracht im Jahr 2017 (in Euro pro Flugbewegung)	6
2.4	Kontoausgang	7
2.4.1	Betriebliche Aufwendungen des BER - Berechnungsgrundlagen	7
2.4.2	Zinsen und Tilgung (Kapitaldienst) des BER – Berechnungsgrundlagen	7
2.5	Vergleich der Steigerungsraten der Erlöse und der Aufwände bis zur BER – Eröffnung (2017, ohne Zinsen und Tilgung)	8
3	ERGEBNISSE	8
3.1	Kontoeingang – Kontoausgang (Beispiel bei 7 Mrd. Euro Investitionskosten)	8
3.2	Jahresfehlbetrag (Beispiel bei 7 Mrd. Euro Investitionskosten)	9
3.3	Kumuliertes Ergebnis Jahr 1 – 10 nach Inbetriebnahme (nur Berlin – Brandenburg; in Mio. Euro)	9
3.4	Kumuliertes Ergebnis Jahr 1 – 10 nach Inbetriebnahme (Bund – Berlin – Brandenburg; in Mio. Euro)	10
3.5	Der Fehlbetrag beim BER entspricht bei einer Investition von 6 bis 10 Mrd. Euro ca. ...	10
4	DER WEG AUS DER BER – FINANZKRISE	11
4.1	Die zwei tragfähigen Fundamente	11
4.2	Ein Weg aus der BER – Finanzkrise	11
4.3	Beispiel einer möglichen Finanzierung des BER - NEU	12
5	FAZIT UND EMPFEHLUNGEN	12
6	PRESSESTATEMENT	13

1 Motivation und Vorgehensweise

1.1 Motivation: Kostenexplosion des BER im Zeitraum von 2004 bis 2014 (in Mrd. Euro)



1.2 Vorgehensweise: Bestimmung des jährlichen Finanzbedarfs



2 Grundlagen und Grundannahmen

2.1 Kontoeingang

2.1.1 Passagierentwicklung von 2010 bis 2013

Veränderung der Steigerungsraten

(Geschäftsberichte, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen; ADV)

	Steigerungsrate im Jahr 2010	Steigerungsrate im Jahr 2013
Airport München	6,1%	0,4%
Berliner Flughäfen (FBB)	6,4%	4,1%

2.1.2 Passagierentwicklungen am BER bis 2025

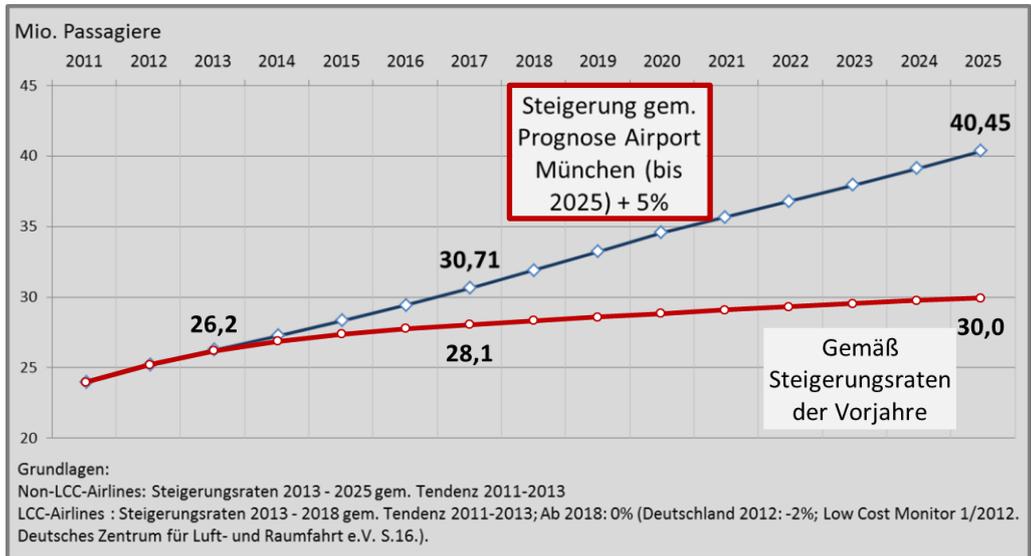
Steigerungsraten bis 2025

München	bis 2020:	3,9%	} Intraplan Consult 2010
	2020 – 2025:	3,0%	
Vergleich 2013:		0,4%	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

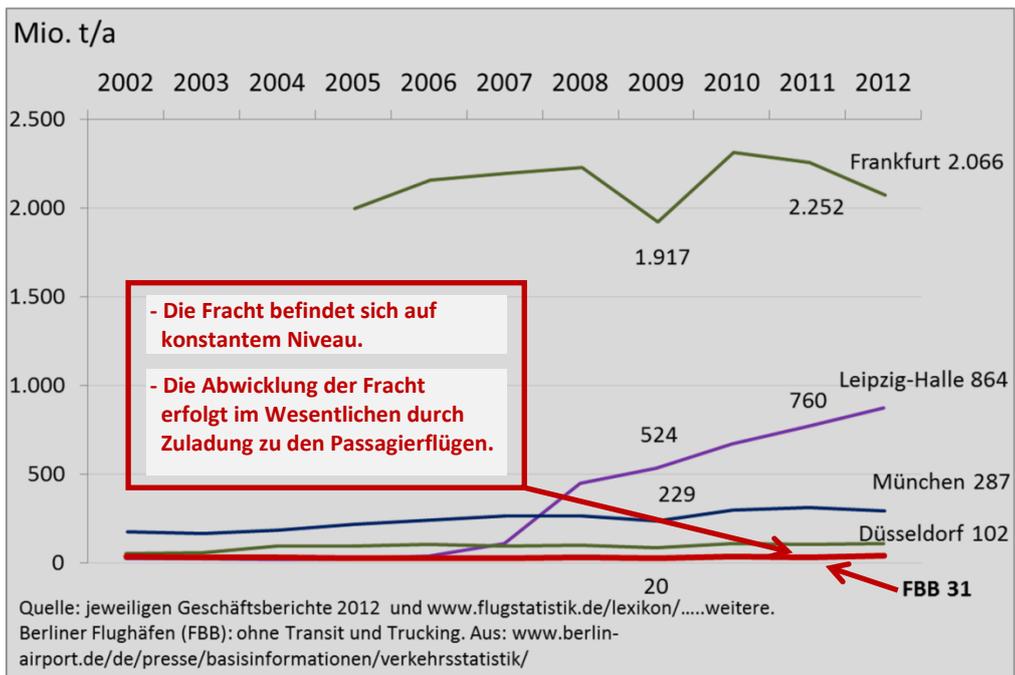
BER	bis 2020:	4,1%	} Annahme. 5% höher als für Airport München
	2020 – 2025:	3,2%	

Vergleich 2013:		4,1%	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)
------------------------	--	-------------	---

2.1.3 Graphische Darstellung der angenommenen Passagierentwicklung am BER bis 2015 (in Mio. Passagiere pro Jahr)



2.2 Fracht an den Berliner Flughäfen von 2002 bis 2012 (in Mio. Tonnen pro Jahr)



2.3 Kontoeingang

2.3.1 Erlöse pro Flugbewegung BER - Berechnungsgrundlagen

Erlöse der Berliner Flughäfen heute (Passagiere und Fracht):

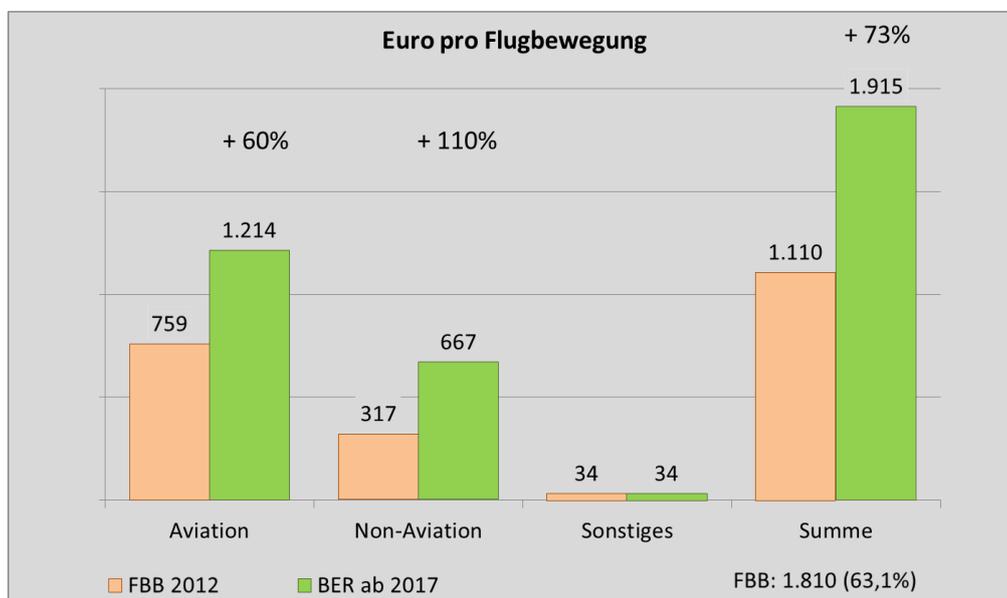
a) Stand 2012: 1.110 Euro/Flugbewegung

Erlöse ab Betriebsbeginn (Passagiere und Fracht ab 2017):

b) Beabsichtigt gem. FBB: 1.810 Euro/Flugbewegung
 in: „Zukunft Internationaler Flughafen Berlin Brandenburg (BER)“; fdc Airport Consulting & Partners 2012; S. 38.
 → Steigerung zu 2012 um: **+63%**

c) Zugrunde gelegten Erlöse: 1.915 Euro/Flugbewegung
 Eigene Annahme → Steigerung zu 2012 um: **+73%**

2.3.2 Zusammensetzung der Erlöse des BER für Passagiere und Fracht im Jahr 2017 (in Euro pro Flugbewegung)



2.4 Kontoausgang

2.4.1 Betriebliche Aufwendungen des BER - Berechnungsgrundlagen

Vergleichsairport: München (Finanzbericht 2012)

a) Angepasst an das prognostiziertes Passagieraufkommen

BER 2017: 31 Mio. Passagiere (PAX)

München 2012: 38 Mio. Passagiere (PAX)

b) **12 – 15% geringeres Jahresgehalt** der BER - Beschäftigten (2017) im Vergleich zum Airport München (2012; Annahme)

Steigerungsraten betrieblicher Aufwendungen

Steigt das Passagieraufkommen um 100%, dann galt bzw. gilt für die betrieblichen Aufwendungen:

a) Steigung in München \varnothing 2008 – 2012 um: **85%** (Geschäftsberichte)

b) Steigung beim BER ab 2017 um: **70%** (Annahme)

2.4.2 Zinsen und Tilgung (Kapitaldienst) des BER – Berechnungsgrundlagen

- **Finanzierung: 100% über Darlehen**

Entweder FBB oder Gesellschafter

- **Darlehenslaufzeit: 25 Jahre (Durchschnitt)**

Zinsen ca. 3 % (Durchschnitt)

- **Feste Tilgungsraten (Jahresende)**

- **Re-Investitionen / Modernisierung (5% von Investment, alle 5 Jahre)**

- **Jeweils 650 Mio. Euro Neuinvestitionen für zusätzliche 5 Mio. Passagiere pro Jahr oberhalb von 33 Mio. Passagieren pro Jahr**

Ab 33 Mio. Passagieren pro Jahr werden für jeweils weitere 5 Mio. Passagiere zusätzliche Investitionen für jeweils einen weiteren Satelliten und dessen Anschluss benötigt. Die Höhe dieser Aufwendungen wird mit 711 Mio. EUR angegeben (Fdc (2012), Tabelle S.63)

2.5 Vergleich der Steigerungsraten der Erlöse und der Aufwände bis zur BER – Eröffnung (2017, ohne Zinsen und Tilgung)

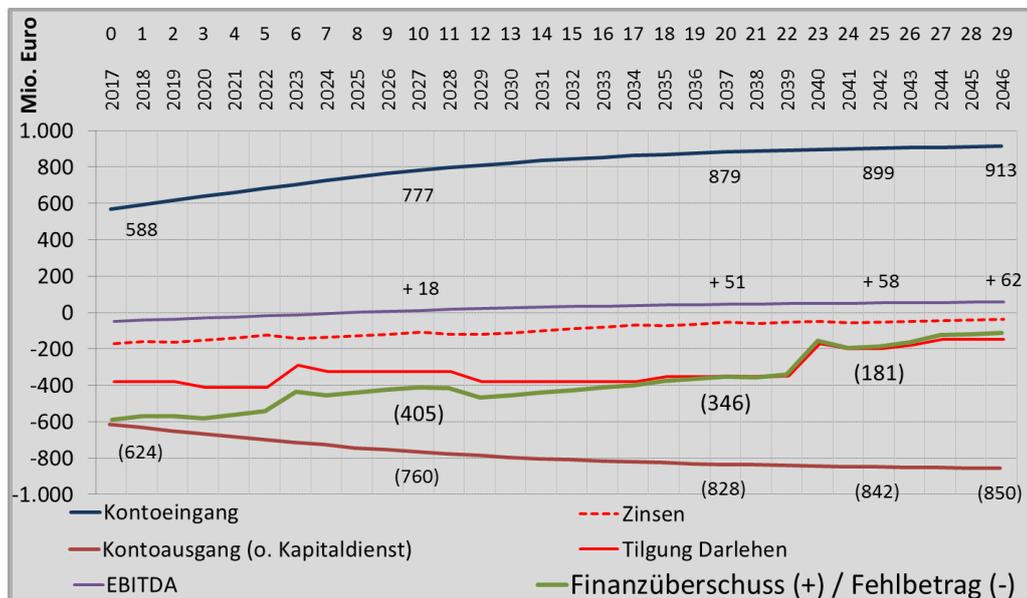
Ausgehend von den heutigen Betriebserlösen und Betriebsaufwänden der Berliner Flughäfen wird bis zur Eröffnung des BER im Jahr 2017 folgende Entwicklung angenommen:

Steigerung der Betriebserlöse bis Eröffnung +73 %

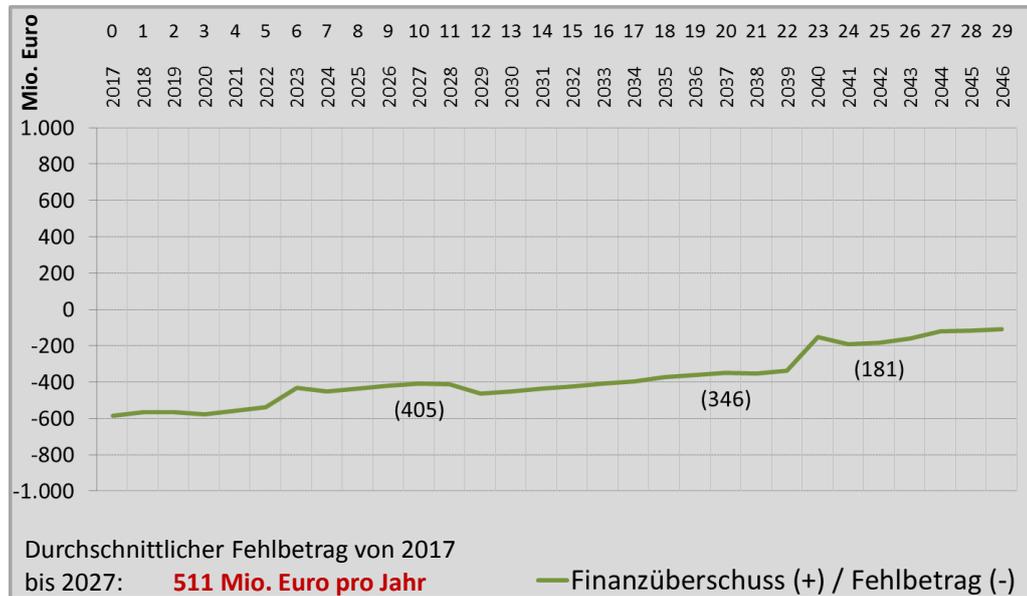
Steigerung des Betriebsaufwandes bis Eröffnung +66 %

3 Ergebnisse

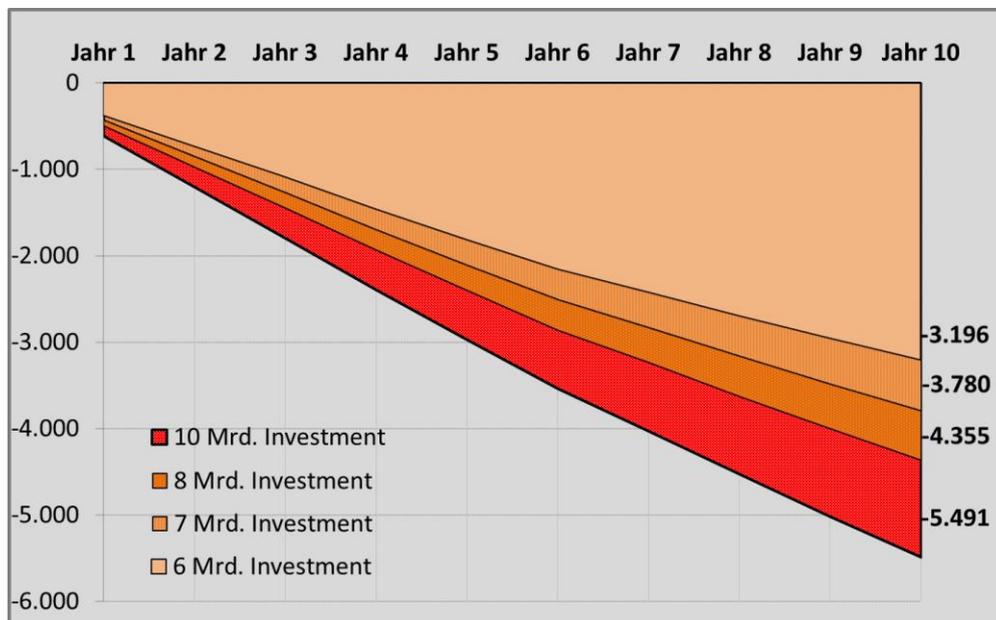
3.1 Kontoeingang – Kontoausgang (Beispiel bei 7 Mrd. Euro Investitionskosten)



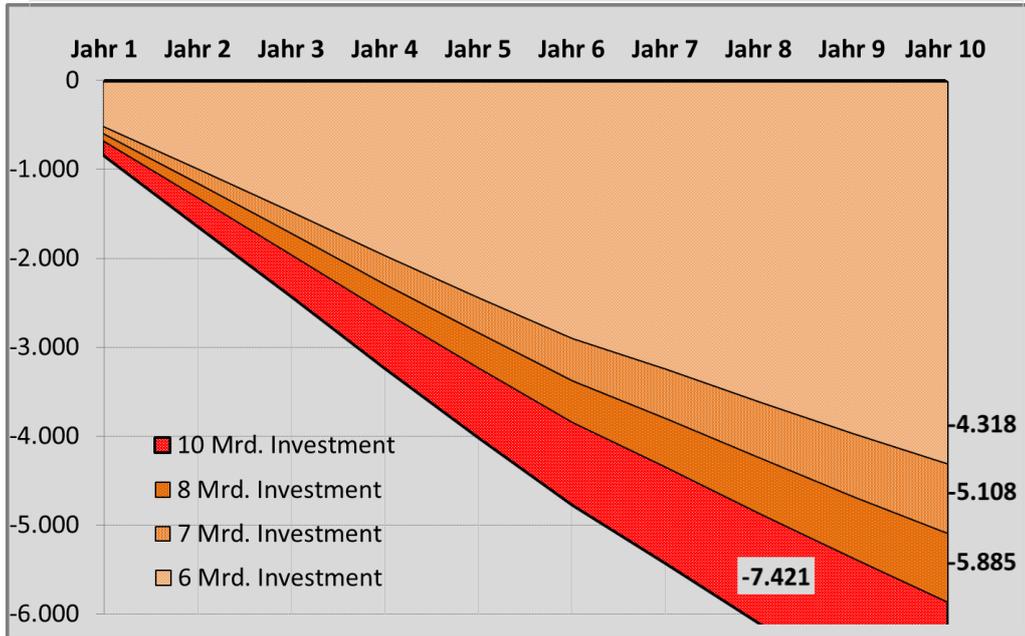
3.2 Jahresfehlbetrag (Beispiel bei 7 Mrd. Euro Investitionskosten)



3.3 Kumuliertes Ergebnis Jahr 1 – 10 nach Inbetriebnahme (nur Berlin – Brandenburg; in Mio. Euro)



3.4 Kumuliertes Ergebnis Jahr 1 – 10 nach Inbetriebnahme (Bund – Berlin – Brandenburg; in Mio. Euro)



3.5 Der Fehlbetrag beim BER entspricht bei einer Investition von 6 bis 10 Mrd. Euro ca. ...

<u>11.000 - 20.000</u> Vollzeit - Pflegekräfte für 55.000 – 98.000 Pflegefälle	<u>8.000 - 15.000</u> Vollzeit-Lehrerstellen
<u>10.000 - 18.000</u> Polizistinnen und Polizisten	<u>18 - 32%</u> der Einkommensteuer des Landes Brandenburg
<u>600 - 1.100 km</u> Ortsstraßen pro Jahr	<u>900.000 - 1.600.000**</u> Schulessen
	Wirtschaftsförderung * <u>35.000 - 62.000</u> neue Arbeitsplätze
<small>** Bei 1,90 Euro Zuschuss pro Schulessen</small>	<small>* Arbeitsplatzförderung von 1.000 Euro/Monat pro Arbeitsplatz</small>

4 Der Weg aus der BER – Finanzkrise

4.1 Die zwei tragfähigen Fundamente

Ein Weg aus der BER - Finanzkrise

BER – NEU

Basierend auf den zwei tragfähigen Fundamenten

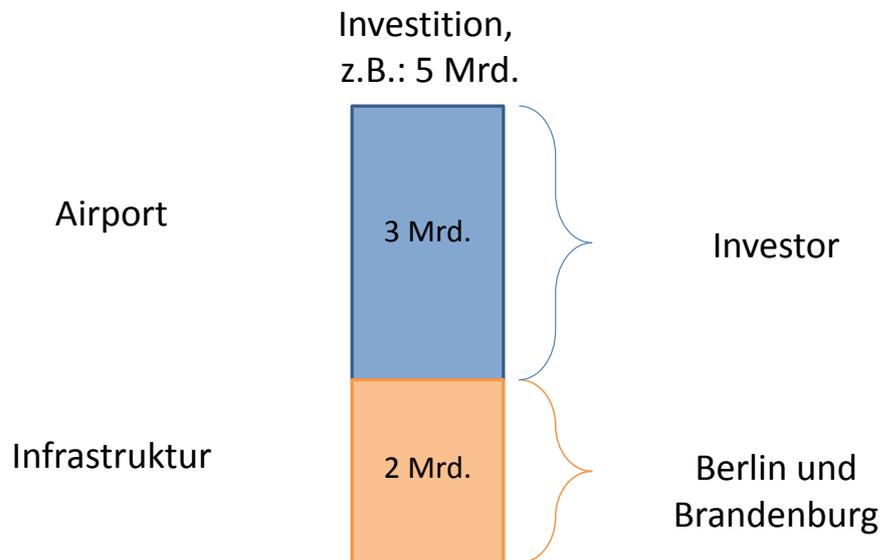
- 1) Airport auf „Grüner Wiese“**
- 2) Umnutzung BER-Schönefeld**

4.2 Ein Weg aus der BER – Finanzkrise

- ✓ Aufbau eines leistungsstarken, flexiblen Airports am richtigen Standort**
- ✓ Gewinnung und Einbeziehung privater Investoren**
- ✓ Übernahme wesentlicher Kosten und des unternehmerischen Risikos durch die Investoren**
- ✓ Nutzung des vorhandenen Standortes Schönefeld**
- ✓ Nahezu vollständiger Abbau der BER-Schulden**

4.3 Beispiel einer möglichen Finanzierung des BER - NEU

Beispiel für die Finanzierung eines BER - NEU



5 Fazit und Empfehlungen

- ↓ **BER- Subvention: 4.400.000.000 - 7.400.000.000 Euro**
Steuergelder in den nächsten 10 Jahren
- ↓ **Amortisation nicht möglich**
- ↓ Dadurch werden **staatliche Leistungen geblockt**,
vor allem in Berlin und Brandenburg
- ↓ **Jobkiller** statt Jobmaschine
- ↑ **Neukonzeption starten**
kein gutes Geld schlechtem Geld hinterherwerfen
- ↑ Prüfung BER-NEU: **Vollständiger Schuldenabbau**,
Schaffung von **Arbeitsplätzen**

6 Pressestatement

Neueste Berechnungen anhand von Vergleichsdaten europäischer und deutscher Airports zeigen, dass der BER in Schönefeld nach Fertigstellung allein in den ersten zehn Betriebsjahren mit Steuergeldern in Höhe von bis zu 7,4 Mrd. Euro subventioniert werden muss. Eine Amortisation der Flughafenkosten in den nächsten 30 bis 60 Jahren ist nicht möglich.

Angesichts der neuerlichen Rufe der BER-Geschäftsführung nach frischem Geld in Milliardenhöhe ist zu empfehlen, kein gutes Geld dem schlechten, weil bereits verbrannten, Geld hinterherzuwerfen, um die auf das drei- bis vierfache gestiegenen BER-Kosten zu finanzieren.

Zielführender ist hingegen, das vorgestellte Konzept eines frei finanzierten Flughafens am richtigen Standort zu prüfen und dann zügig in die Tat umzusetzen, um die durch den BER entstandene Steuerlast zu reduzieren und gegebenenfalls auf null zu senken.