

## 15. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 06. Februar 2006 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Februar 2006) und **Antwort**

#### Schönrechnerei beim BBI

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wie erklärt der Senat, dass sich die Passagier- und Flugbewegungszahlen positiv entwickelt haben, während das Betriebsergebnis aus aviatorischen Sektoren stagniert?

Antwort zu 1.: Von Stagnation kann keine Rede sein. Im Vorjahresvergleich ist das Verkehrsaufkommen bei den Fluggästen um 15,3 % und bei den Flugbewegungen um 7,6 % gestiegen. Die Umsatzeinnahmen stiegen aber wegen der degressiven Förderung für neue Destinationen bzw. Passagierwachstum zunächst noch nicht in dem selben Maße. Dennoch kann festgestellt werden, dass sich die Aviation-Betriebsergebnisse bei allen Berliner Flughäfen verbessert haben, obwohl die Kosten auch aufgrund der Novellierung des Luftsicherheitsgesetzes stark gestiegen sind.

Die seit 2004 bestehende Entgeltstruktur ist darauf angelegt, Wachstum (zusätzliche Fluggäste, Fracht, neue Destinationen und Frequenzen) durch Gewährung von degressiv gestaffelten und zeitlich begrenzten Rabatten zu stimulieren. Nach Ablauf eines überschaubaren Zeitraums müssen die Airlines dann den „Normalpreis“ zahlen.

Aufgrund der gegenwärtigen Marktlage kann nur mit Hilfe von attraktiven Angeboten an die Fluggesellschaften ein stabiles Wachstum erreicht werden. Die daraus entstehenden Mehreinnahmen übertreffen bei weitem die Mindereinnahmen in der jeweiligen Anlaufphase.

Frage 2: Welche Gründe außer vertraulichen Vereinbarungen der Flughafenbetreiberin mit einzelnen Fluggesellschaften über einen weitgehenden Gebührenverzicht oder ein verlustreiches Rabattierungssystem kommen hierfür infrage?

Antwort zu 2.: Zunächst beruht das geringere Wachstum bei den Entgelten nicht auf „vertraulichen Vereinbarungen mit einzelnen Airlines“. Die Berliner Flughäfen bedienen sich, wie unter 1) dargestellt, eines modernen,

diskriminierungsfreien Förderungssystems, das in den jeweiligen Entgeltordnungen seine Grundlage findet. Etwaige Individualvereinbarungen folgen diesem System bzw. verweisen in ihrem Entgeltteil oftmals nur noch lapidar auf die jeweils bestehende Entgeltordnung.

Wie bereits zu Frage 1 ausgeführt, bewirken die Incentives bzw. Rabatte der Entgeltordnung keine „Verluste“, sondern tragen zu einem deutlichen Anstieg des Flugverkehrs, der Fluggastzahlen und auch der Erlöse bei. Wegen der Nachlässe in den frühen Phasen einer geförderten Aktivität steigen die Umsatzeinnahmen naturgemäß in den ersten Jahren der Förderung proportional langsamer.

In den Ergebnissen schlägt sich allerdings auch der Umstand nieder, dass verschiedene Airlines (vor allem in Tegel) die frühere Entgeltstruktur nicht akzeptierten und über längere Zeiträume ihre Entgeltrechnungen willkürlich gekürzt hatten. Dadurch kam es zu Einnahmeausfällen. Mittlerweile ist dieser Konflikt durch Einführung der erwähnten neuen Entgeltstrukturen weitgehend beigelegt. Die Berliner Flughäfen verfügen nun über eine von fast allen Nutzern akzeptierte Entgeltstruktur.

Frage 3: Wie ist sichergestellt, dass die Gebührenermäßigungen, die Fluggesellschaften aufgrund von Vereinbarungen mit der Flughafenbetreiberin erhalten, vollständig an die Fluggäste weitergegeben werden und nicht zur Verbesserung des betriebswirtschaftlichen Ergebnisses der entsprechenden Fluggesellschaften verwandt werden?

Antwort zu 3.: Dies kann durch die Flughafenbetreiber nicht sichergestellt werden. Die Flughäfen haben keinen direkten Einfluss auf die Preisgestaltung der Airlines gegenüber den Fluggästen. Es fehlt insbesondere an einer rechtlichen Handhabe, in die Beziehung der Fluggesellschaften zu ihren Kunden einzugreifen.

Rabatte haben u.a. das Ziel, Fluggesellschaften dadurch anzuziehen, dass der Flughafenbetreiber in den ersten Jahren nach Aufnahme einer Verbindung die Flugge-

sellschaften von einem Teil des betriebswirtschaftlichen Risikos entlastet. Die zweite Zielsetzung besteht darin, Fluggesellschaften für den von ihnen herbeigeführten Anstieg der Fluggastzahlen Mengenvorteile zu gewähren. Dies entspricht allgemein anerkannten kaufmännischen Grundsätzen.

Allerdings führt der starke Wettbewerbsdruck die Fluggesellschaften in der Regel dazu, erzielte Kostenentlastungen an die Fluggäste weiterzugeben, um keine Marktanteile zu verlieren. Bei den so genannten „Billigfliegern“ ist dies sogar ein wesentlicher Teil deren Geschäftsphilosophie.

Frage 4: Auf welcher Planungsgrundlage basiert die Einschätzung der FBS, dass eine Verzehnfachung der Luftfrachtmenge bis 2020 erzielt werden kann?

Antwort zu 4.: Die Prognose des Luftfrachtaufkommens bis 2020 beruht auf einer gutachterlichen Einschätzung für den Raum Berlin / Brandenburg.

Frage 5: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass auch aus diesem Grund das geplante Hauptpassagevorfeld völlig überdimensioniert ist, aber wegen der Rechtfertigung der überdimensionierten Abstände der beiden Flugbahnen nicht verringert werden kann, um genehmigungsrechtliche Implikationen zu vermeiden?

Antwort zu 5.: Der Abstand der Start- und Landebahnen des BBI resultiert aus einer aufwändigen Konfigurationsanalyse, bei der neben flugbetrieblichen Belangen (unabhängiger Flugbetrieb auf jeder Bahn) insbesondere Umweltbelange (Lärm und Schadstoffe) eine Rolle spielen.

Die Größe des Vorfeldes ergibt sich ausschließlich aus dem notwendigen Stellplatzbedarf für abzufertigende Flugzeuge. Dieser Bedarf wurde im Rahmen von Berechnungen und Simulationen nachgewiesen. Der Nachweis des Bedarfs ist Bestandteil der gerichtlichen Überprüfung.

Frage 6: Welche Bestellungen im SPNV planen die Länder Berlin und Brandenburg zur Anbindung des neuen Flughafens und welche Leistungen sollen dafür bei S-Bahn, DB Regio und BVG wegfallen?

Antwort zu 6.: Als SPNV-Anbindung des Flughafens BBI ist für die S-Bahn tagsüber ein 10-Minuten-Takt (zwei Zuggruppen) und für den Regionalverkehr (Flughafenshuttle) ein 15-Minuten-Takt geplant. Bei der S-Bahn ist eine innerstädtische Linienführung entsprechend dem heutigen Angebot vorgesehen, nach der jeweils eine Zuggruppe (jeweils im 20-Minuten-Takt) zur Stadtbahn und zum südlichen Innenring geführt wird. Die Regionalverkehrsanbindung ist über die Dresdner Bahn und den Nord-Süd-Tunnel nach Berlin Hbf geplant. Ein Wegfall von Leistungen bei der S-Bahn oder der BVG ist aus Berliner Sicht im Zusammenhang mit der SPNV-Anbindung von BBI nicht vorgesehen. Mit Inbetriebnahme der Dresdner Bahn ist im Zusammenhang mit der Regionalverkehrsanbindung des Flughafens BBI eine Neuordnung

des Regionalverkehrsangebotes erforderlich, die eine kostenneutrale Bestellung der Regionalverkehrsanbindung zum Flughafen BBI möglich macht.

Frage 7: In welcher Höhe sind Einnahmen aus diesen Bestellungen notwendig, um die DB Netz und die DB Station und Service AG vor unabsehbaren finanziellen Risiken aus der Instandhaltung der kostenaufwändigen Schienen- und Bahninfrastruktur zu schützen?

Antwort zu 7.: Unabsehbare Folgen und Risiken für die DB AG sind nicht erkennbar.

Frage 8: Wie bewertet der Senat gutachterliche Einschätzungen, die Auslastung des geplanten ÖPNV-Angebots würde maximal 15 % erreichen?

Antwort zu 8.: Dem Senat ist eine solche gutachterliche Einschätzung nicht bekannt.

Frage 9: Wer kommt dafür auf, wenn der Baukostenrahmen überschritten wird?

Antwort zu 9.: Der Flughafen BBI wird in seiner Gesamtheit einschließlich seiner Schienenanbindung von den Gesellschaftern Bund, Brandenburg und Berlin realisiert.

Frage 10: Wie bewertet der Senat die Befürchtung, dass sich das Tempodrom-Desaster - allerdings mit erheblich höheren Risiken für die öffentlichen Haushalte - wiederholen wird, da die Baukosten zu niedrig und die Einnahmen zu hoch angesetzt wurden?

Antwort zu 10.: Es handelt sich um eine rein spekulative Fragestellung. Der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat dem Finanzierungskonzept der Geschäftsführung zugestimmt. Dem Abgeordnetenhaus ist das Finanzierungskonzept zur Kenntnis gebracht worden. Die überarbeitete Fassung wird dem Abgeordnetenhaus in Kürze vorgelegt.

Frage 11: Wer trägt die Kosten für das Defizit, wenn sich die Investitionen in den Flughafenneubau nicht über die Erhebung von Start- und Landegebühen refinanzieren lassen?

Antwort zu 11.: Es wird auf die Antwort zu den Fragen 9. und 10. verwiesen.

Berlin, den 02. März 2006

Klaus Wowerit  
Regierender Bürgermeister

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. März 2006)