

Kleine Anfrage 1662

des Abgeordneten Christoph Schulze
BVB / FREIE WÄHLER Gruppe

an die Landesregierung

Geplantes Lowcost-Terminal am Pier Nord des BER

Die FBB GmbH, Herr Dr. Mühlenfeld, hat am 21.12.2015 im Sonderausschuss BER des Landtages Brandenburg öffentlich dargelegt:

„Ab dem Jahr 2019 sei die Errichtung eines Terminals für sogenannte Low-Cost Flüge im Midfield, östlich des Nordpiers, geplant. Damit solle die Abfertigung von 8 Millionen Passagieren pro Jahr abgedeckt werden und die wegfallende Kapazität durch die Errichtung des Regierungsflughafens kompensiert werden. Dazu werde es ein weiteres Parkhaus im Midfield geben.“ (vgl. Protokoll S. 16)

Kann ein solches LCC-Terminal zur Wirtschaftlichkeit des gesamten Flughafens beitragen, wenn man aus dem reinen Aviationgeschäft i.d.R. einen Flughafen nicht gewinnbringend betreiben kann und deshalb auf Zusatzeinnahmen aus dem NON-Aviationbereich angewiesen ist und die Passagiere nicht durch die Ladenpassage des Hauptpier geleitet werden? Vgl. bspw.:

- „In den letzten Jahren reichen die Einnahmen durch Flughafenentgelte nicht mehr aus, um die Flughafeninfrastruktur zu refinanzieren. Die Flughäfen haben sich daher erfolgreich neue Erwerbsquellen im Non-Aviation-Bereich erschlossen.“

(<http://adv.aero/fachbereiche/wirtschaft/>)

- „Das Non-Aviation-Geschäft, das Einkünfte aus Einzelhandel, Gastronomie, Parken und Werbung umfasst, entwickelt sich zu einem zentralen Aufgabenbereich für internationale Airports. Mit diesem Thema beschäftigt sich daher auch die diesjährige "Hamburg Aviation Conference".“ (<http://www.airliners.de/non-aviation-geschaefht-hat-grosse-bedeutung-fuer-flughaefen/14319>)

- „Der Flughafen München ist ein gefragter Standort für Retailer, Gastronomen, Hoteliers und Vertreter der Werbebranche. Der Anteil des Non-Aviation-Geschäfts am Gesamtumsatz des Flughafen München Konzerns lag 2013 unverändert bei rund 49%.“ (<http://www.munich-airport.de/de/company/portfolio/nonaviation/index.jsp>)

Der Bau und Betrieb eines LCC-Terminals zieht mehr „LCC-Verkehr“ nach sich, dessen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des FBB sehr gering ist, die Betriebskosten aber steigert. Vgl. dazu:

„Danach nutzen Flughäfen ihren Preissetzungsspielraum im Aviation-Bereich nicht aus, um infolge relativ niedriger Entgelte zusätzliche Nachfrage zu generieren. Durch das erhöhte Verkehrs- bzw. Passagieraufkommen sollen Gewinnsteigerungen im Non-Aviation-Bereich realisiert werden, die die Entgeltreduktion im Aviation-Bereich überkompensieren. Allerdings ist die Bedeutung dieses Effekts umstritten [Vgl. Mali06a, S. 167 ff.]. Zunächst müsste ein Flughafen über Kapazitätsreserven

verfügen, um die zusätzliche Nachfrage infolge einer Entgeltreduktion befriedigen zu können. Flughäfen, die an ihrer Kapazitätsgrenze operieren, besitzen demnach keinen diesbezüglichen Anreiz, Entgelte im Aviation-Bereich zu reduzieren. Ferner müsste eine relativ hohe Preiselastizität der Nachfrage im Aviation-Bereich bestehen und der Non-Aviation-Bereich einen hohen Beitrag zum Gesamtgewinn des Flughafens leisten.“ (<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/299407/>)

Aus diesem Grund frage ich die Landesregierung:

1. Was genau soll gebaut werden?
2. Wann muss der Antrag spätestens eingereicht werden, damit das LCC-Terminal rechtzeitig fertig ist, um die steigenden/prognostizierten Passagierzahlen abfertigen zu können?
3. Bedarf es zum Bau des LCC-Terminals eines neuen Planfeststellungsbeschlusses, einer Planfeststellungsänderung oder eines Planfeststellungsergänzungsbeschlusses? In welcher Form soll die Öffentlichkeit dabei beteiligt werden?
4. Wo und mit welchen Ausmaßen soll das LCC-Terminal gebaut werden?
5. Wann soll der Antrag eingereicht werden?
6. Wann soll der Baubeginn sein?
7. Was soll das LCC-Terminal kosten?
8. Wie soll das LCC-Terminal finanziert werden?
9. Wann soll das LCC-Terminal schlüsselfertig übergeben werden?
10. Wieviel Passagierkapazität soll es bei Übergabe haben?
11. Welchen finanziellen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit der beiden Standorte leisten LCC-Terminals oder –bereiche bisher in Tegel und Schönefeld (bitte die absoluten Beträge und als Prozentsätze vom Umsatz und Gewinn in den letzten 5 Jahren)?
12. Wie viele Slots im Verhältnis zur Gesamtzahl der Slots sind in den letzten 5 Jahren jeweils (an beiden Standorten) dem „Lowcost-Verkehr“ zuzuordnen?
13. Wie viel Stadt- und Landegebühren sind jeweils (an beiden Standorten) diesen Slots bzw. dem entsprechenden Verkehr zuzuordnen? Bitte jeweils im Vergleich zur Gesamtsumme der Stadt- und Landegebühren angeben (in absoluten Zahlen und als Prozentanteile in den letzten 5 Jahren)?
14. Wie viele Passagiere entfielen in den letzten 5 Jahren jeweils an beiden Standorten auf diese Low-cost-Verkehre und welchen Anteil am Gesamtpassagieraufkommen machte dies aus?

15. Welchen finanziellen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit soll das geplante neue LCC-Terminal am BER (als Prozentsätze vom Umsatz und Gewinn/Verlust) leisten?
16. Warum soll ein LCC-Terminal am BER gebaut werden, wenn zusätzliche Kapazitäten zur Abwicklung dieser Verkehre schon bei Eröffnung nicht mehr verfügbar sein sollen?
17. Warum soll ein LCC-Terminal am BER gebaut werden, das diese Kapazitätsgrenzen zusätzlich sprengt (mehr Verkehr generiert) ohne einen entsprechenden Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens leisten zu können?