

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1662
des Abgeordneten Christoph Schulze
BVB/ Freie Wähler Gruppe
Drucksache 6/4032

Geplantes Lowcost-Terminal am Pier Nord des BER

Namens der Landesregierung beantwortet der Chef der Staatskanzlei die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen der Fragesteller: 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 geleitete 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 müss-

te 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/>)

Frage 1: Was genau soll gebaut werden?

zu Frage 1: Nach Auskunft der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) ist geplant, ein Terminal (T1-E) sowie ein Parkhaus, das die folgenden Kriterien erfüllt, zu errichten:

- geringe Komplexität, um auf möglichst kleiner Fläche einen optimierten Verkehrsdurchsatz zu erzielen, d.h. kein Umsteigeverkehr, Orientierung auf Low-Cost-Verkehr
- autarkes Gebäude, d.h. alle Abfertigungsprozesse für ankommende und abfliegende Passagiere und deren Gepäck müssen sichergestellt werden
- direkter Anschluss an Vorfeldflächen (Flugzeugabstellpositionen)
- möglichst Non-Aviation-Flächen, um kurz und mittelfristig Deckungsbeiträge zur Refinanzierung zu erwirtschaften
- Anschluss an die landseitige Infrastruktur (Taxi, Stellplätze, Warenanlieferung, Verbindung zum Schienen- und Busverkehr)

Frage 2: Wann muss der Antrag spätestens eingereicht werden, damit das LCC-Terminal rechtzeitig fertig ist, um die steigenden/prognostizierten Passagierzahlen abfertigen zu können?

Frage 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?

Frage 4: Wo und mit welchen Ausmaßen soll das LCC-Terminal gebaut werden?

Frage 5: Wann soll der Antrag eingereicht werden?

zu Fragen 2 bis 5: Durch die FBB wurden die Planungen zur Errichtung eines zusätzlichen Terminals T1-E bei der zuständigen Flughafengenehmigungsbehörde angezeigt. Nach Angaben der FBB werden der erforderliche Antrag auf Änderung des Plans der baulichen Anlagen im Planfeststellungsbeschluss sowie der Antrag auf Erteilung einer Hochbaugenehmigung derzeit erarbeitet. Die derzeitigen Planungen beinhalten eine gesamte Fläche von voraussichtlich ca. 45.000 qm. Eine belastbare Angabe zur Dauer von Verwaltungsverfahren ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt daher nicht möglich.

Frage 6: Wann soll der Baubeginn sein?

zu Frage 6: Sobald die erforderlichen Genehmigungen vorliegen, kann mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Frage 7: Was soll das LCC-Terminal kosten?

zu Frage 7: Die FBB kalkuliert mit Kosten in Höhe von circa 160 Mio. EUR.

Frage 8: Wie soll das LCC-Terminal finanziert werden?

zu Frage 8: Die Finanzierung des LCC-Terminals soll nach Auskunft der FBB mittels Fremdkapital erfolgen.

Frage 9: Wann soll das LCC-Terminal schlüsselfertig übergeben werden?

zu Frage 9: Die FBB rechnet damit, dass das zusätzliche Terminal T1-E frühestens Ende 2019 zur Verfügung stehen wird.

Frage 10: Wie viel Passagierkapazität soll es bei Übergabe haben?

zu Frage 10: Nach Angaben der FBB wird die Jahreskapazität ca. 8 Mio. Passagiere pro Jahr betragen.

Frage 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)?

zu Frage 11: Diese Angaben unterliegen nach Auffassung der FBB den Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen des Unternehmens, weshalb hierzu keine Informationen an die Landesregierung übermittelt wurden.

Frage 12: Wie viele Slots im Verhältnis zur Gesamtzahl der Slots sind in den letzten 5 Jahren jeweils (an beiden Standorten) dem „Lowcost-Verkehr“ zuzuordnen?

zu Frage 12: Die Slots werden gemäß der Beantragung der Airlines vergeben. Eine „Gesamtzahl“ konnte seitens der FBB nicht genannt werden. Die Anteile der „Slots“ für LCC Verkehre am Gesamtverkehr entsprechen dem Anteil der entsprechenden Flugbewegungen.

Flugbewegungen (Start und Landung)

SXF + TXL			
	gesamt	LCC	Anteil
2015	248.954	48.469	19,5%
2014	240.179	40.901	17,0%
2013	228.650	36.632	16,0%
2012	231.243	35.144	15,2%
2011	230.495	33.904	14,7%
2010	220.744	35.086	15,9%

Quelle: FBB GmbH Statistik; LCC nach ADV Definition 2015

Die LCC Verkehre wurden gemäß der Definition der ADV ermittelt. Diese beinhalten die folgenden Fluggesellschaften gemäß Stand 2015: Air One; easyJet; Flybe; Iberia Express; Iceland Express; Norwegian; Ryanair; Volotea Airlines; Vueling Airlines; WOWair.

Frage 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)?

zu Frage 13: Nach Auskunft der FBB entwickeln sich die Erlöse aus dem LCC-Verkehr prozentual äquivalent zu den Flugbewegungen.

Frage 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?

zu Frage 14: Zur Beantwortung dieser Frage hat die FBB die folgenden Zahlen zur Verfügung gestellt.

Passagiere

		SXF TXL	+
	gesamt	LCC	Anteil
2015	29.531.464	7.124.694	24,1%
2014	27.980.533	5.882.145	21,0%
2013	26.319.144	5.184.867	19,7%
2012	25.261.461	4.829.848	19,1%
2011	24.033.611	4.546.668	18,9%
2010	22.323.429	4.608.128	20,6%

Quelle: FBB GmbH Statistik; LCC nach ADV Definition 2015

Frage 15: Welchen finanziellen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit soll das geplante neue LCC-Terminal am BER (als Prozentsätze vom Umsatz und Gewinn/Verlust) leisten?

zu Frage 15: Diese Angaben unterliegen nach Auffassung der FBB den Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen des Unternehmens, weshalb hierzu keine Informationen an die Landesregierung übermittelt wurden.

Frage 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?

Frage 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?

zu Fragen 16 und 17: Nach Auskunft der FBB ist der limitierende Engpass derzeit in den Passagierabfertigungsanlagen zu suchen. Im Übrigen ist selbstverständlich davon auszugehen, dass das neue Terminal einen Deckungsbeitrag leistet, vgl. Antwort zu Frage 1.