

Betrachtungen zur
Wirtschaftlichkeit des
Flughafens
BER

- Studie -
(Kurzfassung)

Juli 2014

Vorwort

Der Flughafen BER am Standort Schönefeld stellt für viele Betroffene eine persönliche Katastrophe dar. Dies allein würde genauere Untersuchungen und Studien rechtfertigen. Doch welche Auswirkungen hat der Flughafen BER/Schönefeld für die nicht vom Fluglärm und den Flugzeugabgasen direkt Betroffenen?

Weder den Bürgerinnen und Bürgern in der Region Berlin / Brandenburg noch den Politikern werden verlässliche Zahlen zu den Investitions- und Betriebskosten des neuen Airports BER/Schönefeld vorgelegt, auch nicht auf direkte Anfrage. Begründet wird dies nach Aussage von Landespolitikern mit der Schweigepflicht zu Wirtschaftsdaten der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg mbH (FBB). Dabei ist hier von besonderem öffentlichem Interesse die Tatsache, dass diese „private“ GmbH zu 100% in Besitz der Öffentlichen Hand liegt. Die Bundesländer Berlin und Brandenburg halten jeweils 37% und die Bundesrepublik Deutschland 26% der Anteile an der FBB¹.

Allein diese Tatsache und Haltung der politisch Verantwortlichen hat mich dazu bewogen, die Wirtschaftlichkeit des BER genauer zu hinterfragen und zwar:

1. Welche Auswirkungen haben unterschiedliche Investitionshöhen auf die Wirtschaftlichkeit des BER/Schönefeld?
2. Mit welchen Betriebskosten ist am BER/Schönefeld zu rechnen?
3. Wie werden Verluste des BER/Schönefeld refinanziert, welche Auswirkungen haben diese auf die Steuerzahler?
4. Welche Alternative zum BER/Schönefeld gibt es?

Um den Rahmen dieser Studie nicht zu sprengen, wurden die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des BER/Schönefeld nur am Rande betrachtet – und hier auch nur eine Auswahl zu erwartender zusätzlicher volkswirtschaftlicher Einnahmen.

Die gesamte Palette der monetären volkswirtschaftlichen Belastungen, wie z.B. Gesundheitskosten, Werteverlust der Grundstücke, Rückgang von Tourismus im Fluglärmbereich oder auch Wegzug von Anwohnern aus den betroffenen Gebieten, ist nicht Gegenstand der Betrachtungen.

¹ An dieser Stelle soll auf ein Buch aus dem Jahr 2009 verwiesen werden, welches auf das sich bereits zu dieser Zeit abzeichnende Finanzdesaster aufmerksam gemacht hat: Welskop, Frank: BBI - ein neuer Berliner Bankenskandal?

Das Ziel dieser Studie ist, eine Vorstellung zu vermitteln, welche Erträge erwirtschaftet werden können, welche Kosten zu erwarten sind und wie Defizite ausgeglichen werden können. Ebenfalls sollen mögliche Konsequenzen, die der Defizitausgleich mit sich bringen kann, aufgezeigt werden.

Diese Studie, die ich allein außerhalb meiner Arbeitszeit erstellt und selbst finanziert habe, soll dem Allgemeinwohl aller Brandenburger und Berliner dienen. Dank meiner früheren Arbeit als Projektentwickler, Projektmanager und Projektcontroller bin ich mit Projektfinanzierung vertraut, durch meine jetzige Arbeit als Heilpraktiker mit dem Wesen von Krankheiten und psychischen Defekten.

Die vorliegende Studie wurde von vielen Spezialisten inhaltlich geprüft, von Projektmanagern, Controllern, Finanzberater und Wirtschaftsprüfern. Keiner von Ihnen will genannt werden, da viele direkt oder indirekt mit dem BER zu tun haben und/oder bei Veröffentlichung ihrer Identität mit negativen persönlichen Konsequenzen rechnen müssten. Bei ihnen allen und bei den Menschen, die diese Studie Korrektur gelesen haben, sowie bei denen, die über den langen Bearbeitungszeitraum konstruktive Kritik und Verbesserungsvorschläge eingebracht haben, möchte ich mich ausdrücklich bedanken. Sie haben so viel ihrer Freizeit für dieses Projekt geopfert.

Erwähnen möchte ich noch an dieser Stelle eine Studie zu Analyse der wirtschaftlichen Situation des Flughafens BER durch die Forschungsgruppe Luftverkehr der TH Chemnitz. Die Ergebnisse dieser Forschungsgruppe konnten leider in dieser Studie nicht mehr berücksichtigt werden. Dennoch möchte ich nicht versäumen zu erwähnen, dass sich aus den dort aufgeführten Berechnungen Fehlbeträge in der gleichen Größenordnung ableiten lassen, wie sie in der vorliegenden Studie errechnet wurden.

Mein Wunsch ist, dass die Ergebnisse dieser Studie alle direkt oder indirekt Verantwortlichen dieses Projektes - ob Politiker, Aufsichtsräte oder Richter - dazu veranlasst, sich ihrer Verantwortung der Bevölkerung gegenüber bewusster werden. So könnte die Zahl der Betroffenen sehr gering gehalten und ihnen viel Leid erspart bleiben, bei gleichzeitigem Wirtschaftswachstum und effektiver Verkehrsentwicklung – auch des Flugverkehrs.

INHALT

1	ERLÄUTERUNG ZUR KURZFASSUNG DER STUDIE	5
2	EINLEITUNG	6
3	STEIGERUNGEN IN DER LUFTFAHRT	9
4	WIRTSCHAFTLICHKEIT DES BER	13
5	SITUATION DER FLUGHAFENGESELLSCHAFT UND DEREN GESELLSCHAFTER	21
6	WEG AUS DER BER-KRISE	23
7	FAZIT UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG	26
8	QUELLEN	27

ABBILDUNGEN

Abb. 3:	Entwicklung PAX-Steigerungsraten 2008 – 2012/13: Berliner Flughäfen im Vergleich zu ausgewählten deutschen und europäischen Airports	11
Abb. 9:	Steigerungsraten LCC und Charter/Linienflüge an den Berliner Flughäfen (2008 –2013)	11
Abb. 13:	Szenario 1: Angenommene Verteilung LCC und Linien/Charter-Airlines am BER	12
Abb. 17:	Szenarien 1 – 3 zur PAX-Entwicklung am BER (bis 2025)	12
Abb. 21:	Schematische Darstellung der Überschuss / Fehlbetragsberechnung	16
Abb. 26:	Annahmen zu spezifischen Erlösen (Euro pro FBW) am BER 2012 - 2017	16
Abb. 29:	BER 2004 bis 2013: Bandbreite letztendlicher Investitionskosten	17
Abb. 31:	Annahmen zur Steigerung der betrieblichen Aufwendungen in Relation zur Steigerung der PAX-bedingten Erlöse. Vergleich München (IST) und BER ab 2017 (Annahme)	17
Abb. 33:	Zu erwartende betriebliche Erlöse und Aufwendungen für BER. Zeitraum: 30 Jahre ab Betriebsbeginn. Anfangsinvestition 7 Mrd. Euro	18
Abb. 34:	EbitDA und Kapitaldienst für BER. Zeitraum: 30 Jahre ab Betriebsbeginn. Anfangsinvestition 7 Mrd. Euro	18
Abb. 35:	Fehlbetrag für BER. Zeitraum: 30 Jahre ab Betriebsbeginn. Anfangsinvestition 7 Mrd. Euro	19
Abb. 36:	Fehlbeträge für BER; 10-Jahres Mittelwerte für 6, 7, 8, 10 Mrd. Euro Anfangsinvestition	19
Abb. 38:	Fehlbeträge für BER; kumuliert über 10 Jahre	20
Abb. 49:	Flugbewegungen am BER bei Eröffnung	24
Abb. 50:	Max. Flugbewegungen des BER gem. Planfeststellungsbeschluss	24
Abb. 53:	Alternative 1: Flugbewegungen beim Flughafenverbund (gem. Planfeststellungsbeschluss)	25
Abb. 55:	Schematische Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben des derzeitigen Konzeptes BER-Schönefeld und des Konzeptes BER-NEU	25

Abkürzungen

AfA	Absetzung für Abnutzungen. Abschreibung i.w.S.
Aviation	Bereich, der Einnahmen generiert, die an den direkten Flugverkehr gekoppelt sind, z.B. Fluggebühren
B(O)OT - Projekt	Built-Own-Operate-Transfer. Ein Projekt, welches privat errichtet, betrieben und nach einer Übergangszeit an den Auftraggeber übergeben wird
BER	Flughafen Berlin-Brandenburg
FBB	Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg mbH Auch sinngemäß für Berliner Flughäfen
FBW	Flugbewegung
Hub	Drehkreuz
i.W.	Im Wesentlichen
i.w.S.	Im weiteren Sinne
LCC	Low Cost Carrier, sogenannte „Billigflieger“
Non-Aviation	Bereich, der Einnahmen generiert, die nicht mit dem direkten Flugverkehr gekoppelt sind, z.B. Restaurants, Duty-Free-Shop
o. g.	oben genannt
PAX	Passagiere
PAX/Jahr	Passagiere pro Jahr
SXF	derzeitig betriebener Flughafen Schönefeld (alt)
Traditionelle Flüge / Fluggäste	beziehen sich auf Linien- oder Charterverkehr
TXL	Flughafen Tegel

1 ERLÄUTERUNG ZUR KURZFASSUNG DER STUDIE

Mit dieser Kurzfassung soll den Leserinnen und Lesern die Möglichkeit gegeben werden, sich zügig einen Überblick über die Inhalte und Ergebnisse der Langfassung der Studie zu verschaffen. Die Vorgehensweise sowie die Ergebnisse der einzelnen Kapitel der Studienlangfassung werden im Folgenden inhaltlich zusammengefasst und münden in ein Fazit. Die Quellen sind in den jeweiligen Kapiteln der Studienlangfassung genannt und werden in dieser Kurzfassung nur dann aufgeführt, wenn auf sie in der Langfassung an der gleichen Stelle bereits hingewiesen wird. Ansonsten sei hinsichtlich der Quellen auf die Langfassung verwiesen.

Die angeführten Abbildungen und Anhänge sind sowohl hinsichtlich des Textes als auch der Nummerierung mit denen der Langfassung identisch. Diese Vorgehensweise ermöglicht ein bei Bedarf unkompliziertes Auffinden in der Langfassung, hat allerdings den Nachteil, dass die Nummerierung in der Kurzfassung nicht fortlaufend erscheint. So ist die Reihenfolge beispielsweise: Abb. 17 (S. 12), direkt vor Abb. 27 (S. 16).

2 EINLEITUNG

Der Großstadtflughafen BER sollte nach mehreren Terminverschiebungen letztmalig im Juni 2012 in Betrieb gehen. Verursacht durch Mängel beim Bau, bei der Technik und beim Management wurde der Eröffnungstermin auf unbestimmte Zeit verschoben. Ein neuer Eröffnungstermin soll nach derzeitigem Stand (Juli 2014) Ende 2014 genannt werden.

Da es sich um ein mit öffentlichen Mitteln finanziertes Projekt handelt, wird von vielen die Kostensteigerung der Investitionen von 1,4 Mrd. Euro im Jahr 2004 auf nunmehr ca. 6 Mrd. Euro (Stand Anfang 2014) mit großer Skepsis gesehen. Diese wird noch dadurch verstärkt, dass immer öfter widersprüchliche Zahlen zu den einzelnen Posten genannt werden. So sollen z.B. die Stillstandskosten nach Pressedarstellungen der Geschäftsführung im Herbst 2013 ca. 35 Mio. Euro pro Monat betragen (ca. 420 Mio. Euro pro Jahr), nach Aussagen eines vom Bund entsandten Aufsichtsratsmitgliedes lediglich 18 Mio. Euro pro Monat (ca. 216 Mio. Euro pro Jahr).

Um den gegenwärtigen Stand des BER/Schönefeld darstellen zu können, wird in dieser Studie das derzeitige Passagier- und Frachtaufkommen sowie die Erlöse der Berliner Flughäfen anderen ausgewählten deutschen und europäischen Flughäfen gegenüber gestellt.

Auf Basis einer optimistischen Steigerungsrate der Passagiere, wird der Passagier- und Frachtdurchsatz am zukünftigen Flughafen BER/Schönefeld abgeschätzt. Diese Daten dienen als Grundlage für die wirtschaftliche Betrachtung des Flughafen BER/Schönefelds, welche anhand von Zahlungseingängen und Zahlungsausgängen durchgeführt wird. Eine Gewinn- und Verlustrechnung, die zwar die Abschreibung, nicht aber die Darlehenstilgung berücksichtigt, erfolgt nicht. Es werden 4 Beispiele für Anfangsinvestitionen, nämlich 6 Mrd. Euro, 7 Mrd. Euro, 8 Mrd. Euro und 10 Mrd. Euro, berechnet.

Die gesamten Berechnungen werden vor dem Hintergrund sehr günstiger Annahmen für den BER/Schönefeld durchgeführt. So wird z.B. von höheren als selbst von der Flughafengesellschaft FBB angenommenen Flughafengebühren ausgegangen oder die spezifischen Betriebskosten des BER/Schönefeld werden geringer angesetzt als z.B. beim Flughafen München, der, weil dem BER/Schönefeld in seiner Struktur am ähnlichsten, als Vergleichsflughafen herangezogen wird.

Das Ergebnis wird einerseits als reines Betriebsergebnis, also die Bilanzierung der Erlöse und Aufwendungen vor Abzug von Zinsen, Steuern und Abschreibung (EbitDA), dargestellt. Andererseits werden die gesamten Fehlbeträge, also einschließlich des anfallenden Kapitaldienstes (Zins und Tilgung), aufgezeigt.

Die Auswirkung dieser investitionsabhängigen Ergebnisse auf die Gesellschafter der Flughafengesellschaft, nämlich den Bund und die Länder Berlin/Brandenburg, werden mit haushaltswirksamen Maßnahmen des Bundes und der Länder (z.B. Lehrer- und Polizistenstellen) verglichen. Es werden zwei beispielhafte Möglichkeiten von Kapitalrückfluss zu den Gesellschaftern anhand Einkommensteuer durch zusätzliche am BER-Beschäftigte sowie zusätzliche Steuereinnahmen durch den durch steigende Passagierzahlen indizierten Tourismus durch den BER beschrieben.

Abschließend wird ein Weg aufgezeigt, der zu einem leistungsstarken Airport führen kann, bei optimaler Reduzierung der finanziellen Lasten für den Bund und die Länder und einem maximalen Schutz der Bevölkerung vor Lärm- und anderen Flugzeugemissionen.

In dieser Studie wurden nur Informationen verwendet, die öffentlich zugänglich sind. Wenn eigene Annahmen getroffen wurden, sind diese genannt. Die Studie gliedert sich in:

Steigerungen in der Luftfahrt

- Darstellung der Entwicklung der Passagierzahlen und des Frachtverkehrs ausgewählter deutscher Flughäfen seit 2002.
- Zu erwartende Entwicklung der Passagierzahlen und des Frachtverkehrs ausgewählter deutscher Flughäfen, einschließlich des BER.

Wirtschaftlichkeit des BER

- Darstellung der Vorgehensweise.
- Bisherige Erlöse der Berliner Flughäfen und zu erwartende Erlöse am BER/Schönefeld.
- Bisherige Aufwendungen (Betriebskosten i.w.S.) des Vergleichsairports München sowie zu erwartende Aufwendungen am BER/Schönefeld.
- zu erwartende Aufwendungen am BER/Schönefeld.
- Bilanzierung der zu erwartenden Ein- und Ausgaben des BER.

Situation der Flughafengesellschaft und deren Gesellschafter

- Situation der Gesellschafter BRD und Länder Berlin und Brandenburg.
- Übersicht der Fehlbeträge aus dem Projekt BER/Schönefeld.
- Auswirkung des Passagier- und Tourismuszuwachses auf die Wirtschaftlichkeit des BER.

Weg aus der BER-Krise

- Erwartungen an einen leistungsstarken Airport.
- Betrachtung und Fazit zu Alternativen zum BER/Schönefeld.

Handlungsempfehlung

3 STEIGERUNGEN IN DER LUFTFAHRT

Auf Basis der vorhandenen Studien und Vergleichsdaten wird die Steigerung der Passagierzahlen am BER bis zum Jahr 2020 bzw. 2025 anhand von 3 Szenarien (hohes, aktuelles und mittleres Passagieraufkommen) extrapoliert (Abb. 17). Die zu erwartenden PAX- und Frachtkapazitäten des BER stellen in dieser Studie eine der Grundlagen dar, auf denen die Erlösberechnung des zukünftigen BER erfolgt. Die allgemeine PAX-Entwicklung innerhalb der letzten Jahre bei den deutschen Airports spiegelt sich auch in den Steigerungsraten großer europäischer Airports wieder. Alle PAX-Steigerungsraten liegen, mit Ausnahme von Leipzig-Halle, zwar im positiven Bereich, verringerten sich jedoch zwischen 2010 und 2013 um teilweise über 90% (Abb. 3).

Die Berliner Flughäfen zählen zu den originären Airports². 2012 flogen 31% aller Berliner Passagiere 2012 innerhalb Deutschlands, 63% bereisten 2012 das europäische Ausland und 5% bis 6% das außereuropäische Ausland. Der Anteil an LCC-Passagieren („Billigflieger“) an den Berliner Flughäfen beträgt aktuell ca. 63%. Zukünftig ist, wie bereits 2012 bundesweit erfolgt, von einem Rückgang auszugehen.

Den weiteren Berechnungen wird das Szenario 1 (hohes PAX-Aufkommen) zur Passagiersteigerung zugrunde gelegt. Die Berechnungen ergeben ca. 31 Mio. PAX im Jahre 2017, 35 Mio. PAX 2020 und ca. 41 Mio. PAX 2025 (Abb. 13). Die jährliche Steigerungsrate wird mit durchschnittlich 4,1% bis 2020 und 3,9% zwischen 2020 und 2025 angesetzt und liegt damit ca. 6% höher, als die von Intraplan 2010 für München prognostizierte. Die Steigerung der Linien- und Charterpassagiere wird deutlich höher angenommen als in den letzten Jahren an den Berliner Flughäfen und im Bundesdurchschnitt ermittelt (Abb. 9 und Abb. 13).

Die Luftfracht aus bzw. nach Deutschland wird derzeit über Airports abgewickelt, die wie Frankfurt, Leipzig-Halle oder München über eine funktionsfähige und kapazitätstolerante Infrastruktur verfügen. Der Aufbau einer Infrastruktur am BER als konkurrierender Luftfrachtairport wäre mit weiteren erheblichen Investitionen verbunden und würde die Kosten des BER weiter in die Höhe treiben. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Luftfracht am BER entsprechend der Entwicklung der letzten 20 Jahre nicht oder bestenfalls nur geringfügig steigen wird.

² Bestimmungs- bzw. Abflug-Airports, bei denen die Passagiere ein- und auschecken

Zusammenfassung

1. Die Passagier-Steigerungsraten in Deutschland und Europa liegen zwar noch im positiven Bereich, reduzierten sich allerdings drastisch zwischen 2010 und 2013. Diese Entwicklung kann grundsätzlich auch bei den Berliner Flughäfen beobachtet werden, allerdings fällt der Abfall der Steigerungsrate geringer aus. Eine Angleichung an den bundesdeutschen Trend ist zu erwarten.
2. Allen nachfolgenden Berechnungen wurde der „Best Case“ (Szenario 1, hohe PAX-Steigerungsraten) zugrunde gelegt. Bei einer Gegenüberstellung der Daten liegen die im Szenario 1 angenommenen PAX-Steigerungsraten für den BER 6% über den offiziell 2010 prognostizierten Steigerungsraten des Vergleichsflughafens München, (3,9% pro Jahr) bzw. ca. doppelt so hoch wie dessen derzeitige, durchschnittliche, jährliche Steigerungsraten zwischen 2008 und 2013 (ca. 2% pro Jahr).
3. Die im Szenario 1 für den Zeitraum 2014 – 2025 überproportionale Erhöhung des Aufkommens an Linien- und Charterpassagieren um durchschnittlich 2,8% pro Jahr (München: 1,9% BRD: 0,2% pro Jahr) ist aus o.g. Grund ebenfalls sehr optimistisch angesetzt. Diese Passagiere generieren die höchsten Erlöse bei Aviation und Non-Aviation.
4. Wegen des geringen heutigen und zukünftig zu erwartenden Frachtanteils an den Berliner Flughäfen wird der BER diesbezüglich voraussichtlich keine wesentliche Erlössteigerung erzielen können.

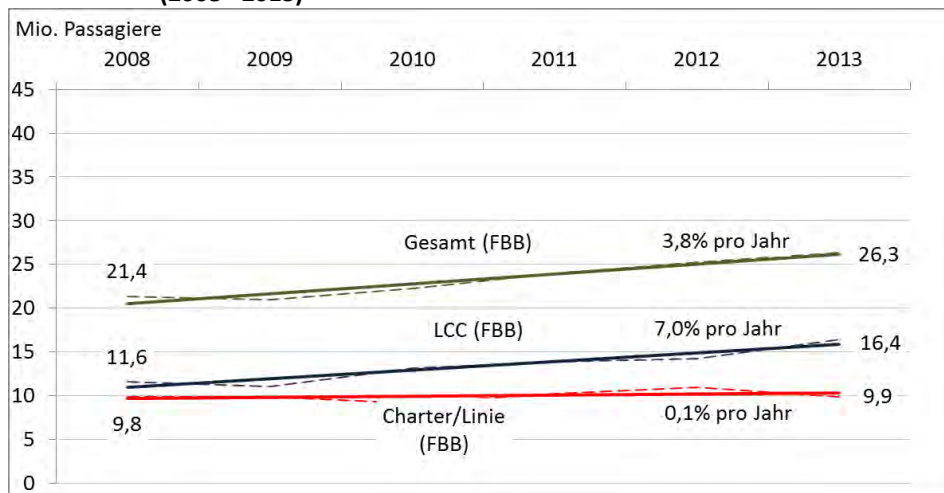
Fazit

Grundlage der folgenden Berechnungen beim BER sind optimistische Steigerungsraten bei den Passagieren sowie ein im bundesweiten Vergleich höher angenommener Anteil an Linien- und Charterpassagieren, welche wiederum zu hohen Einnahmen aus dem Bereich Non-Aviation (s.a. Abkürzungen) führen werden. Eine signifikante Erhöhung der Luftfracht ist nicht zu erwarten.

Abb. 3: Entwicklung PAX-Steigerungsraten 2008 – 2012/13: Berliner Flughäfen im Vergleich zu ausgewählten deutschen und europäischen Airports³

Frankfurt	2010 (4,1%) – 2013 (0,7%):	Ø 3,3%	(-80%)
München	2010 (6,1%) – 2013 (0,4%):	Ø 4,3%	(-91%)
Düsseldorf	2010 (6,7%) – 2013 (1,8%):	Ø 4,5%	(-60%)
London Heathrow	2010 (5,5%) – 2012 (0,9%):	Ø 2,1%	(-58%)
Paris CDG	2010 (4,8%) – 2012 (1,1%):	Ø 2,1%	(-50%)
FBB	2010 (6,4%) – 2013 (4,1%):	Ø 5,8%	(-30%)

Abb. 9: Steigerungsraten LCC und Charter/Linienflüge an den Berliner Flughäfen (2008 – 2013)⁴



³ Flughafenverband ADV. Monatsstatistik 12/2012 sowie Geschäftsberichte der jeweiligen Airports.

⁴ Low Cost Monitor 2009 - 2014; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

Abb. 13: Szenario 1: Angenommene Verteilung LCC und Linien/Charter-Airlines am BER

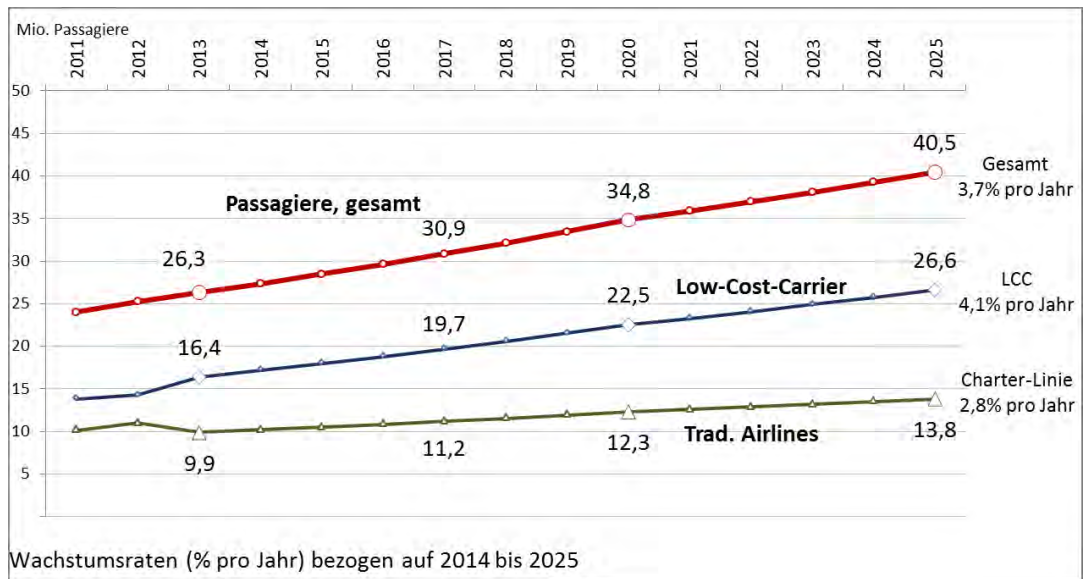
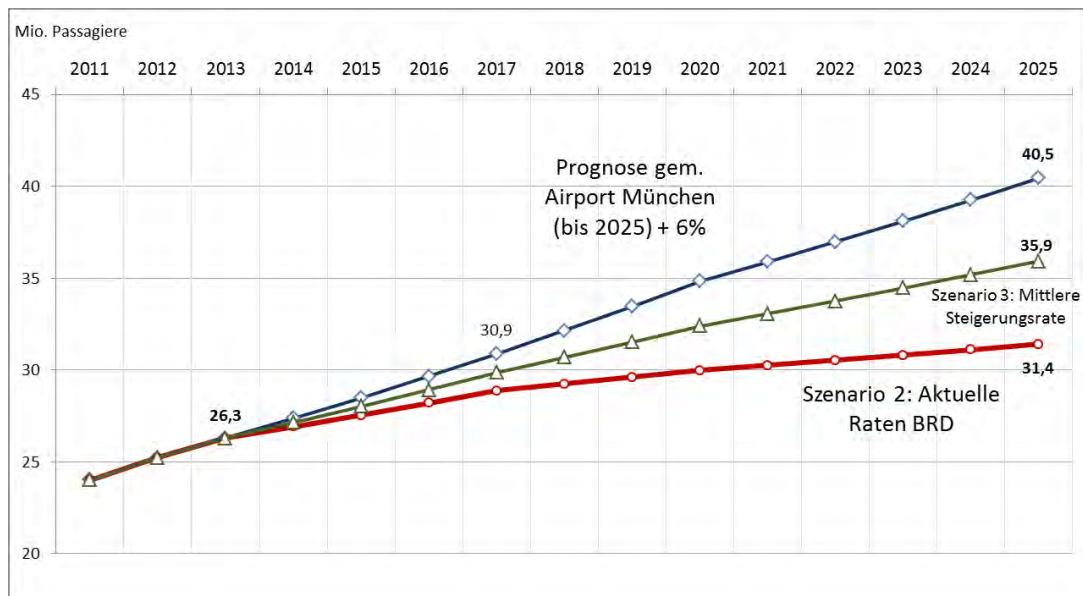


Abb. 17: Szenarien 1 – 3 zur PAX-Entwicklung am BER (bis 2025)



4 WIRTSCHAFTLICHKEIT DES BER

Die Tatsache, dass es sich bei der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg mbH (FBB) faktisch um einen Staatsbetrieb mit den Ländern Berlin und Brandenburg (jeweils 37%) und der Bundesrepublik Deutschland (26%) als Gesellschafter handelt, erschwert die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Was für die FBB als Einlage der Gesellschafter (Eigenkapital) in die Bilanzen aufgenommen wird, bildet sich in dem Finanzhaushalt der Gesellschafter als Fremdkapital ab. Das bedeutet, dass im Durchgriff das gesamte Projekt aus Steuermitteln des Bundes und der beteiligten Länder finanziert wird. Da alle drei Gesellschafter keinen ausgeglichenen bzw. positiven Haushalt aufweisen, werden die gesamten Investitionen entweder über Kürzungen von Haushaltsleistungen, Nutzung möglicher Steuermehreinnahmen, Darlehen oder einer Kombination von mehreren Maßnahmen refinanziert.

Zur Steigerung der Transparenz werden in diesem Kapitel rein betriebswirtschaftliche Aspekte betrachtet, ohne Einbeziehung volkswirtschaftlicher Korrelationen, wie z. B. zusätzliche Erlöse durch mögliche Arbeitsplätze bzw. Steuermehreinnahmen oder zusätzliche Aufwendungen wie z.B. zusätzliche Gesundheitskosten, Grundstückswertverlust, Tourismusrückgang in Bereich der Überfluggebiete.

Wegen der unzureichenden Datengrundlage erfolgt die Abschätzung der Wirtschaftlichkeit in diesem Kapitel anhand einer vereinfachten Überschuss / Fehlbetragsberechnung (Abb. 21), anstelle einer Gewinn- und Verlustrechnung (GuV). Bei der dargestellten Vorgehensweise werden die zahlungswirksamen Kontoeingänge mit den zahlungswirksamen Kontoausgängen bilanziert. Zur Abschätzung der Erlöse erfolgt vorab ein Überblick der aktuellen Erlösstruktur ausgesuchter deutscher Airports aus dem Jahr 2012. Anschließend werden die Annahmen zur zukünftigen Erlösberechnung beim BER erläutert. Zur Berechnung der Aufwendungen werden zuerst 4 Beispiele von Investitionen bis zur Eröffnung (6, 7, 8, 10 Mrd. Euro) sowie die Grundlagen und der Rechenweg zum Kapitaldienst vorgestellt. Anschließend werden die grundsätzlichen betrieblichen Aufwendungen auf Basis des vergleichbaren Airports München für den BER rechnerisch ermittelt. Die Ergebnisse werden anhand des Beispiels 2 (7 Mrd. Euro Investitionen bis zur Eröffnung) ausführlich dargelegt. Im Anschluss erfolgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse für alle 4 Investitionsbeispiele. Alle finanzrelevanten Berechnungen für den zukünftigen BER erfolgen auf Basis angenommenen hohen PAX-Aufkommens (Szenario 1).

Zusammenfassung

Die FBB generierte im Jahr 2012 für Aviation und Non-Aviation mit ca. 10,70 Euro pro PAX nur ein Drittel der Erlöse pro Passagier beispielsweise von Frankfurt oder München. Darin sind die Erlöse aus der Luftfracht mit eingerechnet, da dem Autor keine separaten Erlösdaten vorlagen.

Für die zukünftigen Erlöse des BER auf Basis des Szenarios 1 wird eine Steigerung der durchschnittlichen Start- und Landegebühr um 73% von 2012 bis zum Betriebsbeginn des BER zugrunde gelegt, unter der Annahme, dass die spezifischen Erlöse (Euro pro PAX) aus Aviation um 60%, aus Non-Aviation um 110% steigen. Dabei wird von der gleichen Belegungsrate der Passagiermaschinen (PAX pro FBW) wie 2012 ausgegangen, ohne Berücksichtigung einer allgemeinen Preissteigerungsrate (Abb. 27).

Die zu erwartenden Erlöse bei Betriebsbeginn wurden unter den o. g. Rahmenbedingungen mit 1.915 Euro pro FBW bzw. 18,40 Euro pro PAX berechnet, was zu Erlösen in Höhe von ca. 570 Mio. Euro pro Jahr, einschließlich Luftfrachtanteil, führt.

Die zu erwartenden Aufwendungen für Kapitaldienst bei den vier betrachteten Investitionsbeispielen betragen bei durchschnittlicher Tilgungszeit von 25 Jahren und durchschnittlichem jährlichen Zins von 3,1 % zwischen ca. 380 Mio. Euro pro Jahr (6 Mrd. Anfangsinvestment) und ca. 900 Mio. Euro pro Jahr (10 Mrd. Anfangsinvestment).

Der Berechnung des betrieblichen Aufwands (Betriebskosten) werden die spezifischen Betriebskosten von München 2012 zugrunde gelegt. Daraus ergibt sich für den BER eine Steigerung der spezifischen Betriebskosten um 66% von 11,70 Euro pro PAX auf 19,40 Euro pro PAX (zum Vergleich: die zugrunde gelegten Erlöse steigen um 73%). Im weiteren Verlauf des Flugbetriebes am BER wird angenommen, dass die mit der PAX-Steigerung verbundene Steigerungsrate der Betriebskosten geringer ausfallen wird als beim Airport München, nämlich nur 70% bezogen auf 100% Erlössteigerung. Am Airport München steigen die Betriebskosten um 86%, wenn die PAX-bezogenen Erlöse um 100% steigen, sie liegen also ca. 20% höher als für den BER angenommen (Abb. 32).

Die Bilanzierung der betrieblichen Erlöse mit den betrieblichen Aufwendungen über einen Zeitraum von 30 Betriebsjahren (Abb. 34) führt bei 7 Mrd. Euro Investitionen

bis zur Eröffnung zu einem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibung (EbitDA) in einer Größenordnung von 0,2% des bis dahin eingesetzten Kapitals. Der BER würde sich rein rechnerisch nach 500 Jahren amortisiert haben (EbitDA Kurve in Abb. 34 und Abb. 35). Bei einer Anfangsinvestition von beispielsweise 7 Mrd. Euro beträgt der jährliche Fehlbetrag ca. 510 Mio. Euro (Abb. 36).

Fazit

Es werden für die Berechnungen überwiegend günstige Annahmen zum BER getroffen, wie

- Hohe PAX-Steigerungsraten (Szenario 1)
- Höhere spezifische Erlöse als selbst von der Flughafengesellschaft prognostiziert
- Geringere Betriebskosten als am vergleichbaren Flughafen München
- Geringere Kosten für Erweiterungen

Bei einem Investitionsbeispiel von 7 Mrd. Investition bis zur Eröffnung des BER wird sich, selbst unter diesen günstigen Voraussetzungen, das Betriebsergebnis vor Steuern und Abschreibung (EbitDA) nach 30 Jahren nur auf 720 Mio. Euro kumuliert haben. Dies entspräche einer durchschnittlichen Rendite auf die Gesamtinvestitionen in Höhen von ca. 0,2% pro Jahr. Somit wäre rein rechnerisch das in den BER investierte Kapital nach ca. 500 Jahren refinanziert.

Von diesem Ergebnis muss noch der Anteil des Kapitaldienstes subtrahiert werden. Dies führt unter den genannten Rahmenbedingungen zu einem (Abb. 37, Abb. 39)

jährlichen Fehlbetrag zwischen ca. 430 und 740 Mio. oder

4,3 Mrd. und 7,4 Mrd. Euro in den ersten 10 Jahren.

Somit bleibt festzustellen:

Der Airport BER/Schönefeld kann sich zu keinem Zeitpunkt refinanzieren

und wird immer auf Zuschüsse angewiesen sein.

Abb. 21: Schematische Darstellung der Überschuss / Fehlbetragsberechnung

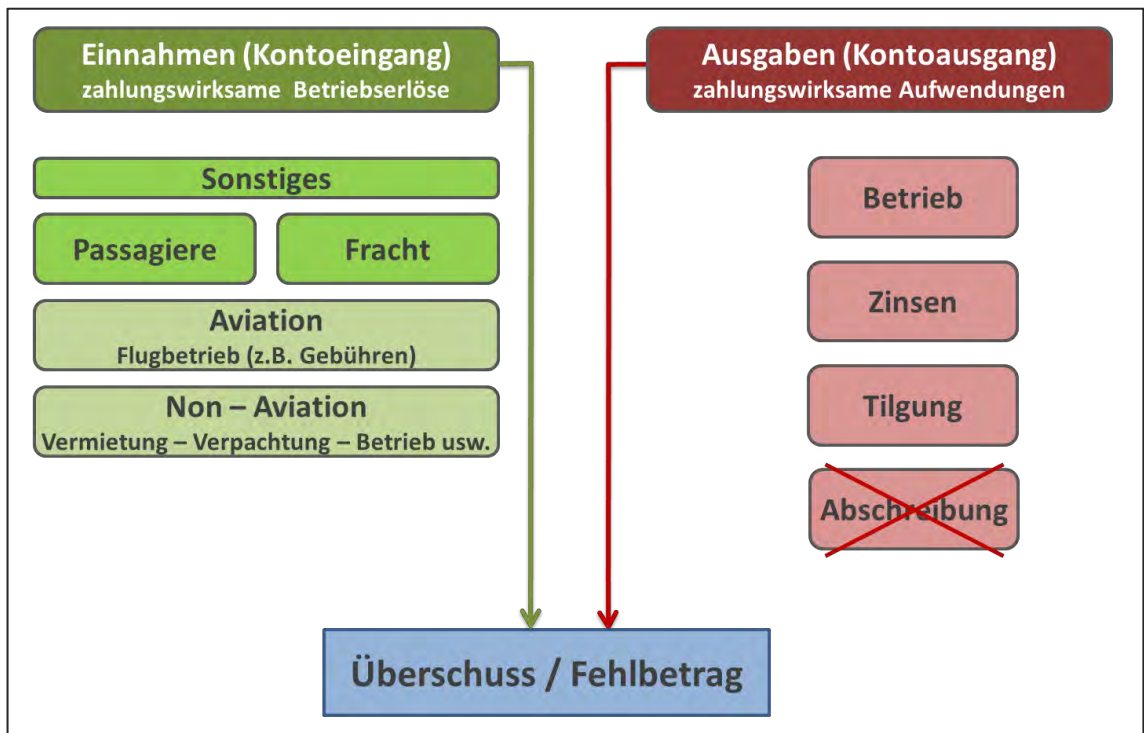


Abb. 27: Annahmen zu spezifischen Erlösen (Euro pro FBW) am BER 2012 - 2017

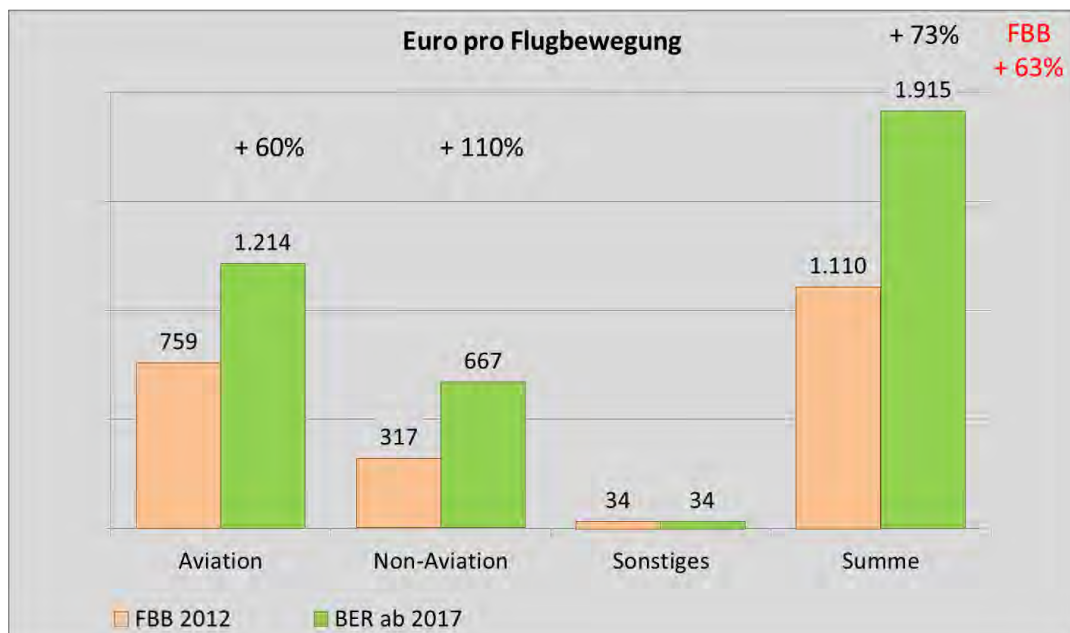


Abb. 30: BER 2004 bis 2013: Bandbreite letztendlicher Investitionskosten

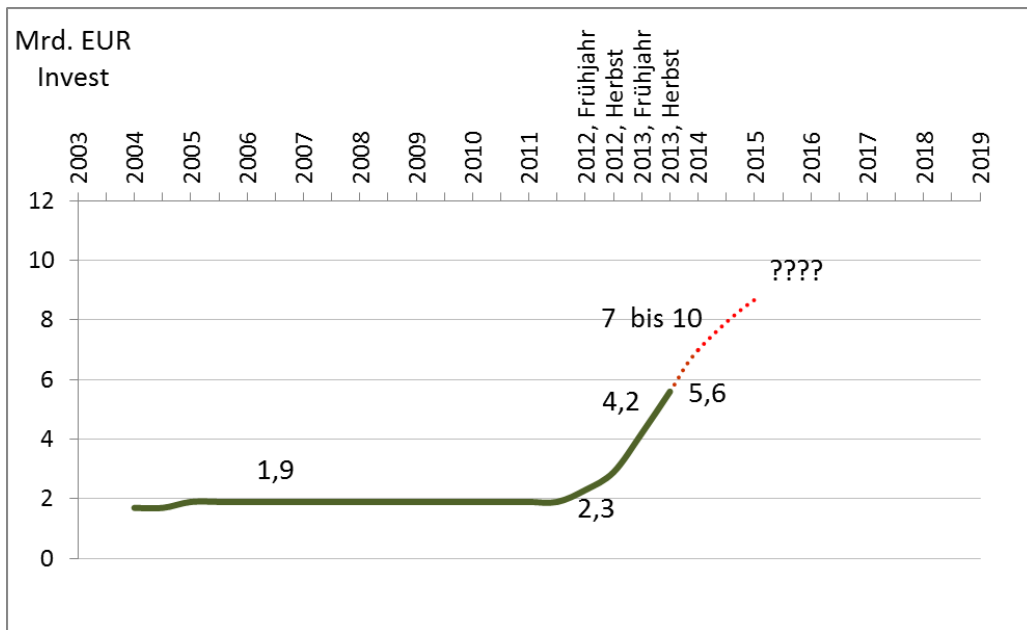


Abb. 32: Annahmen zur Steigerung der betrieblichen Aufwendungen in Relation zur Steigerung der PAX-bedingten Erlöse. Vergleich München (IST) und BER ab 2017 (Annahme)

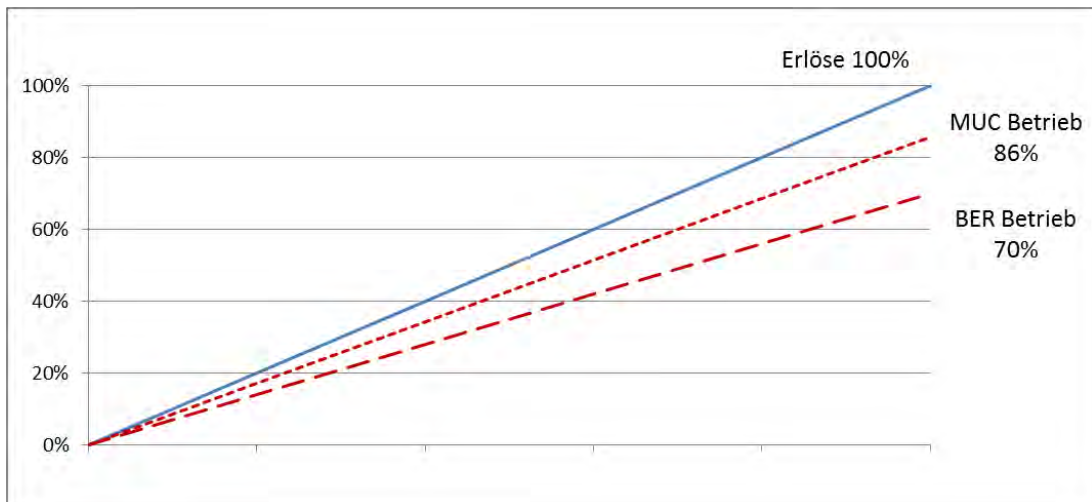


Abb. 34: Zu erwartende betriebliche Erlöse und Aufwendungen für BER. Zeitraum: 30 Jahre ab Betriebsbeginn. Anfangsinvestition 7 Mrd. Euro

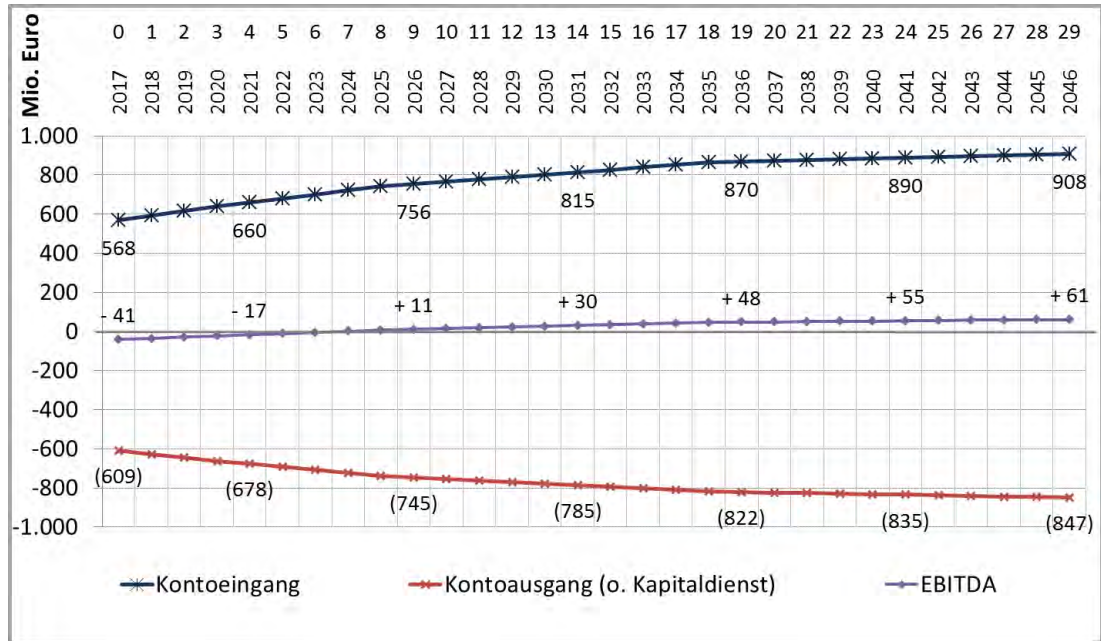


Abb. 35: EBITDA und Kapitaldienst für BER. Zeitraum: 30 Jahre ab Betriebsbeginn. Anfangsinvestition 7 Mrd. Euro

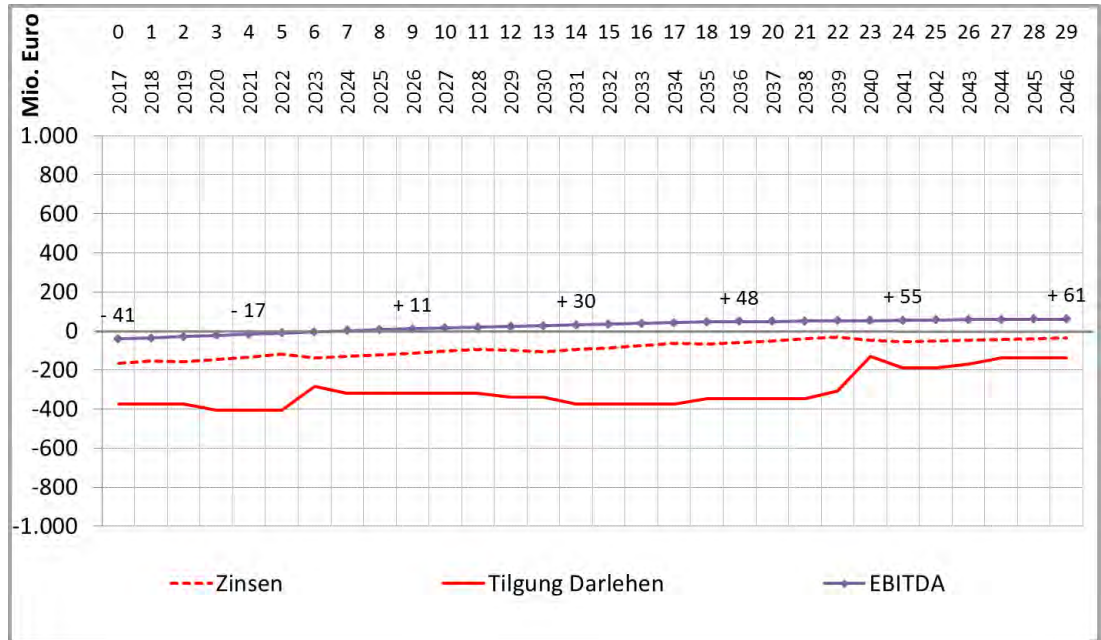


Abb. 36: Fehlbetrag für BER. Zeitraum: 30 Jahre ab Betriebsbeginn. Anfangsinvestition 7 Mrd. Euro

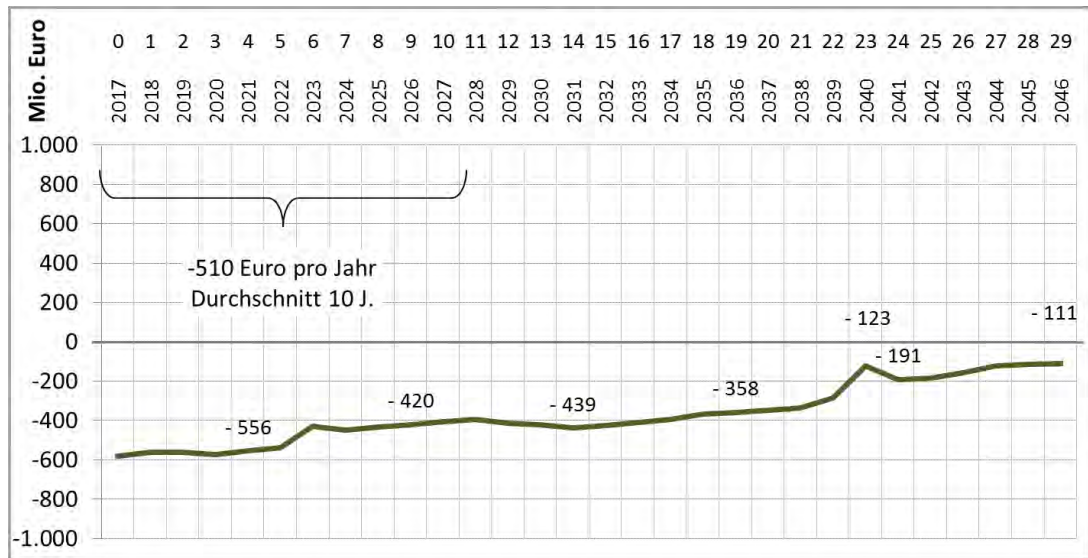


Abb. 37: Fehlbeträge für BER; 10-Jahres Mittelwerte für 6, 7, 8, 10 Mrd. Euro Anfangsinvestition

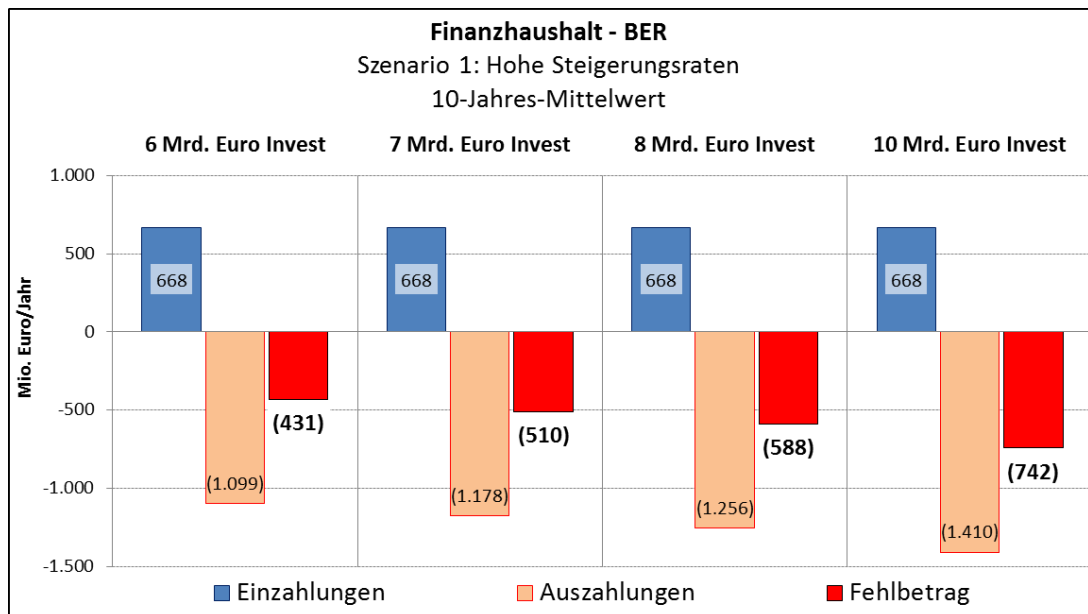
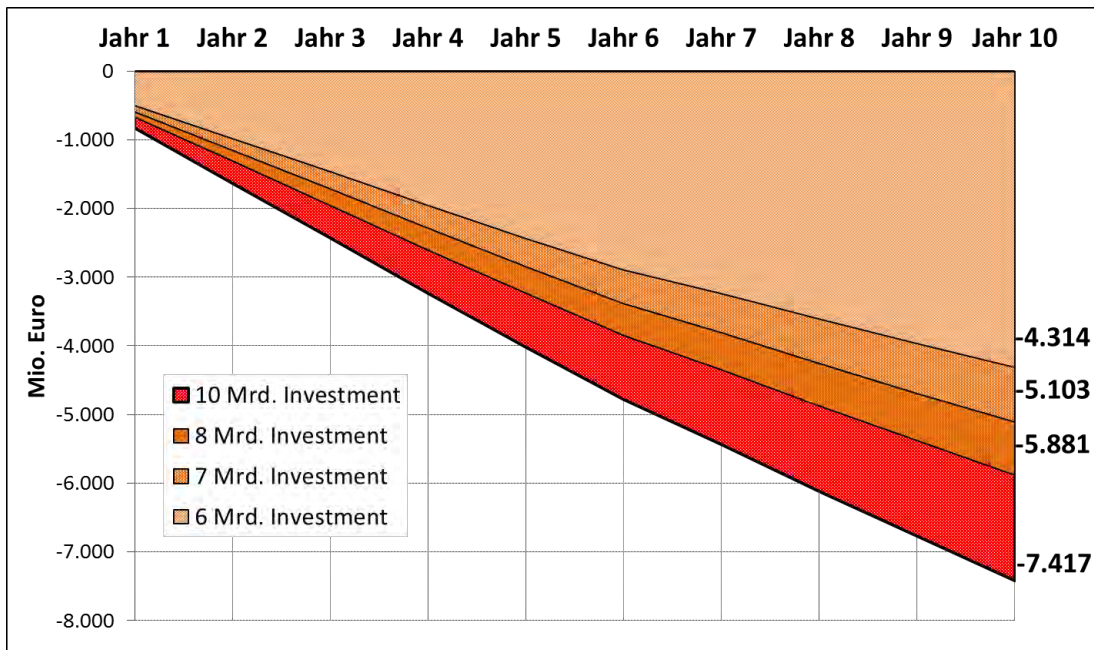


Abb. 39: Fehlbeträge für BER; kumuliert über 10 Jahre



5 SITUATION DER FLUGHAFENGESELLSCHAFT UND DEREN GESELLSCHAFTER

Es wird die Unternehmensstruktur der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) im Überblick dargestellt. Die im vorangegangenen Kapitel berechneten Fehlbeträge werden mit staatlichen Leistungen verglichen. Anschließend werden sie auf die Gesellschafter entsprechend derer Anteile verteilt und beispielhaft mit Steuermehreinnahmen durch zusätzliche Arbeitsplätze am Flughafen BER sowie zusätzliches Tourismusaufkommen in den Ländern Berlin und Brandenburg bilanziert. Die steuerrelevanten Grundlagen und Annahmen werden erläutert.

Zusammenfassung

Durch eine theoretische Bilanzierung der o.g. Fehlbeträge mit Steuermehreinnahmen z.B. durch zusätzliche Arbeitsplätze am Flughafen BER, würden sich diese Fehlbeträge um bis zu max. 3% reduzieren. Weitere theoretische Einnahmen durch Steuern aus dem durch den BER indizierten zusätzlichen Tourismus würden das negative Ergebnis des BER für das Land Berlin um maximal ca. 8% senken. Da in Brandenburg die Einnahmen durch Fluggäste im Tourismusbereich eine geringere Rolle einnehmen als in Berlin, würde sich das negative Ergebnis für das Land Brandenburg um max. 1,6% verringern.

Weitere volkswirtschaftliche Auswirkungen, wie Steuern durch eventuelle Neuansiedlungen oder Zugewinn an Arbeitsplätzen, werden nicht weiter betrachtet, zumal gemäß OECD durch Airports weder ein Wirtschaftswachstum noch die Schaffung von Arbeitsplätzen erfolgt. Nachteilige volkswirtschaftliche Effekte durch den Flughafen BER, wie z.B. Wertverlust von Immobilien, durch Fluglärm verursachte Gesundheitskosten, Rückgang des Brandenburger Tourismus, sind ebenfalls nicht Gegenstand der vorliegenden Studie.

Fazit

Die durch den BER erwirtschafteten jährlichen Fehlbeträge entsprechen bis zu einem Drittel der in Brandenburg anfallenden Lohn- und Einkommensteuer. Es müssten insgesamt zwischen 8.000 – 15.000 Stellen für Lehrer, Polizisten, Pflegepersonal eingespart bzw. auf den Bau von ca. 1.000 km Straßen pro Jahr verzichtet werden. Die Fehlbeträge können durch Steuermehreinnahmen (z.B. Arbeitsplätze am BER, Tourismus) nicht nennenswert verringert werden.

Die Folgen der BER-Finanzierung werden insbesondere die Länder Berlin und Brandenburg mit einem zu finanzierenden investitionsabhängigen Mindestfehlbetrag von jeweils ca. 160 Mio. Euro bis 270 Mio. Euro pro Jahr zu tragen haben.

6 WEG AUS DER BER-KRISE

Die Erwartungen an einen leistungsstarken Airport im Raum Berlin-Brandenburg sind

- Hohe Flexibilität (erweiterbar, ausbaubar, gut erreichbar).
- Bei Betriebsbeginn sofort funktionsbereit (nach Inbetriebnahme ohne Einschränkung des Servicelevels sofort umsetzbar).
- Wirtschaftlicher Betrieb (Flughafen trägt sich finanziell selbst. Bisherige Schulden werden so weit wie möglich abgebaut).
- Optimaler Standort (geringstmögliche Belastung von Menschen und Natur).
- Entlastung der Anrainer des Flughafens Tegel (so zügig und effektiv wie möglich).

Der BER am Standort Schönefeld wird zu Betriebsbeginn nicht die Kapazität aufweisen, um alle Passagiere abfertigen zu können (2017: ca. 270.000 FBW; s.a. Abb. 50). Eine Erweiterung auf die geplanten 360.000 FBW pro Jahr (Abb. 51) gestaltet sich - auch wegen der hohen Bevölkerungsdichte - in vielerlei Hinsicht als problematisch und wäre mit weiterem hohem finanziellem Aufwand verbunden. Eine Kostendeckung kann nur durch drastische Gebührenanhebung, die weit über das Niveau des Flughafens München hinaus reichen müsste, erreicht werden. Die Immissionsbelastung der Bevölkerung, vor allem durch Lärm, wird weit über dem Level liegen, welches die Anrainer von Tegel derzeit erfahren. Da es sich im An- und Abflugbereich des BER-Schönefeld um dicht besiedeltes Gebiet handelt, ist der Standort zum Ausbau denkbar schlecht geeignet.

Es werden zwei Lösungsalternativen diskutiert:

1. Flughafenverbund BER mit Satellitenflughäfen im Umland,
2. neuer Single Airport (BER-NEU) mit Nachnutzung Standort Schönefeld (SFX) sowie Übergangslösung und Entlastung der Anrainer des Flughafen Tegel bis zur Inbetriebnahme,

wobei der gewünschte Effekt eines Flughafenverbundes (Alternative 1), nämlich den BER in Schönefeld von LCC-Passagieren zu entlasten, nur in untergeordnetem Maße stattfindet (Abb. 54). Mehr als 2/3 aller LCC-Passagier müssten weiterhin über BER-Schönefeld abgewickelt werden. Des Weiteren basiert dieses Konzept auf langen Anfahrtswegen und Anfahrtszeiten, zusätzlicher Verteilung von Lärmemissionen durch startende und landende Flugzeuge über weitere südliche und östliche

Landesteile, weiteren zu erwartende Schallschutzmaßnahmen an den Satellitenairports sowie weitere Kostensteigerung.

Die Vorteile der Alternative 2 (BER-NEU) mit Nachnutzung Schönefeld sind die im Vergleich zur derzeitigen Planung des BER-Schönefeld wesentlich geringeren Kosten (Abb. 56) und die erheblich geringere Anzahl von Anrainern, die durch Flugemissionen gefährdet sind. Des Weiteren wird ein solcher Flughafen dem Anspruch eines modernen, flexiblen Airports gerecht. Der Nachteil des neuen Single Airports BER-NEU, nämlich ein 10 bis 15 - jähriger Realisierungszeitraum, kann durch eine Umstrukturierung des Betriebes in Schönefeld (SFX) und Tegel (TXL) ausgeglichen werden.

Abb. 50: Flugbewegungen am BER bei Eröffnung

Betriebsbeginn 2017	Flugbewegungen (FBW/Jahr)	Passagiere		Frequenz (min/FBW)	Faktor Tegel 2013	Faktor SXF 2013
		Pax/Jahr	Pax/Flug			
BER (Schönefeld):	268.495	30.873.555	115 ²⁾	01:33	158%	460%
Zum Vergleich ¹⁾						
Tegel 2013	170.299	19.582.263	115	02:27		
Schönefeld 2013	58.350	6.714.281	115	07:08		

¹⁾ ADV Monatsstatistik 12/ 2013

²⁾ PAX-Entwicklung gem. Szenario 1

Abb. 51: Max. Flugbewegungen des BER gem. Planfeststellungsbeschluss

Gem. Planfeststellungsbeschluss	Flugbewegungen (FBW/Jahr)	Passagiere		Frequenz (min/FBW)	Faktor Tegel 2013	Faktor SXF 2013
		Pax/Jahr	Pax/Flug			
BER (Schönefeld):	360.000 100% ²⁾	41.395.514	115	01:09	211%	617%
Zum Vergleich ¹⁾						
Tegel 2013	170.299	19.582.263	115	02:27		
Schönefeld 2013	58.350	6.714.281	115	07:08		

¹⁾ ADV Monatsstatistik 12/ 2013

²⁾ gem. Planfeststellungsbeschluss

Abb. 54: Alternative 1: Flugbewegungen beim Flughafenverbund (gem. Planfeststellungsbeschluss)

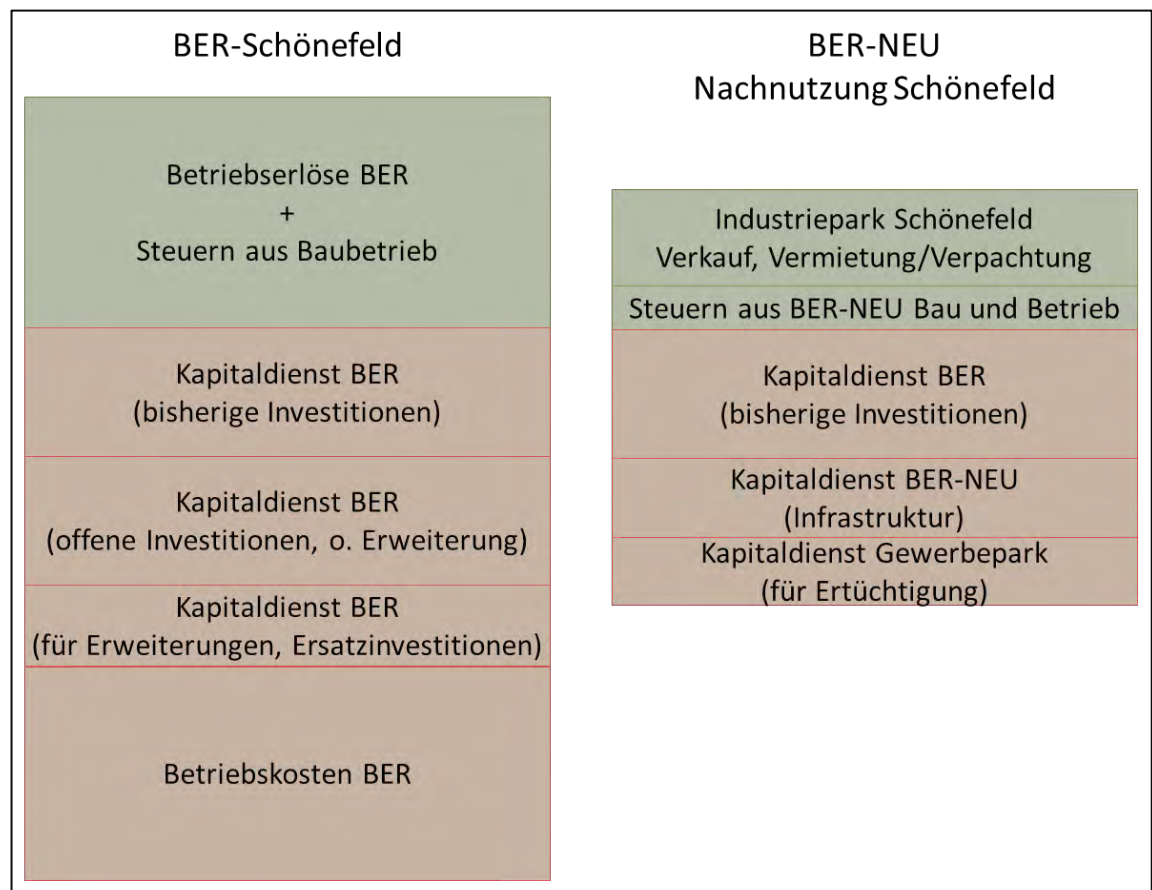
Gem. Planfeststellungsbeschluss	Flugbewegungen (FBW/Jahr)		Passagiere Pax/Jahr Pax/Flug		Frequenz (min/FBW)	Faktor Tegel 2013	Faktor SXF 2013
	BER (Schönefeld):	286.319	80%	32.923.079	115	01:27	168%
Cottbus Drewitz:	53.586	15% ²⁾	6.161.771	115	07:46	31%	92%
Neuhardenberg:	20.095	6% ²⁾	2.310.664	115	20:42	12%	34%
	360.000	100% ³⁾	41.395.514	115			
Zum Vergleich ¹⁾							
Tegel 2013	170.299		19.582.263	115	02:27		
Schönefeld 2013	58.350		6.714.281	115	07:08		

¹⁾ ADV Monatsstatistik 12/ 2013

²⁾ Annahmen nach Erweiterung

³⁾ gem. Planfeststellungsbeschluss

Abb. 56: Schematische Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben des derzeitigen Konzeptes BER-Schönefeld und des Konzeptes BER-NEU



7 FAZIT UND HANDLUNGSEMPFEHLUNG

Der BER am Standort Schönefeld muss bei Berücksichtigung aller Kriterien einschließlich des derzeitig desolaten Bauzustandes als vollkommen ungeeignet eingestuft werden.

Um die Region Berlin-Brandenburg mit einem flexiblen, leistungsstarken Airport auszustatten wird empfohlen, die Errichtung eines neuen zentralen Flughafen BER-NEU mit Nachnutzung des Standortes Schönefeld vertieft zu untersuchen.

Dazu werden folgende erste Schritte empfohlen:

- Investitionsstopp am BER-Schönefeld.
- Konzepterstellung BER-NEU.
- Gutachten zur Nachnutzung des BER Standortes Schönefeld (Nutzungsmöglichkeiten, Verkaufschancen etc.).
- Prüfung inwieweit die frühere Standortsuche und spezifische Standortuntersuchungen noch aussagekräftig und rechtlich zulässig sind.
- Evaluierung möglicher Investoren.
- Konzepte zur Unternehmensstrategie, wie z.B. Gesellschaftsform, Beteiligungen, Aufgabenverteilung (Privates Projekt, Puplic-Private-Partnership, B(O)OT).
- Umsetzungskonzept.
- Voruntersuchungen für den befristeten Ausbaus Schönefeld-alt (SXF) zur Entlastung des Airports Tegel als Übergangslösung.
- Darstellung eines zeitl. Umsetzungshorizontes.

8 QUELLEN

BVBB: Zentralflughafen für Deutschland. Die Alternative für „Berlin Brandenburg International“ BBI – BER. 2011

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.. Low Cost Monitor. 1/2014

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.: Luftverkehrsbericht 2011

fdc Airport Consulting & Partners: Zukunft Internationaler Flughafen Berlin Brandenburg (BER). 2012

Flughafenverband ADV. Monatsstatistik. 12/2012

Flughafenverband ADV. Monatsstatistik. 12/2013

Hahn 2007 in: sofia – Sonderforschungsgruppe. Stellungnahme zu Gutachten G 8 Luftverkehrsprognose erstellt von Intraplan GmbH. 2009

Intraplan Consult GmbH: Ergänzende Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München. 2010

OECD: ITF Transport Outlook – Funding Transport, OECD Publishing, Paris 2013.

Technische Universität Chemnitz, Forschungsgruppe Luftverkehr: Der Flughafen BER. Analyse der wirtschaftlichen Situation des Flughafens BER in ganzheitlicher Betrachtung mit alternativen Szenen. 2014

Welskop, Frank: BBI - ein neuer Berliner Bankenskandal? 2009

Wirtschaftsfaktor für Berlin. Tourismus- und Kongressindustrie... . 2011

[www.berlin-airport.de/de/presse/ basisinformationen/verkehrsstatistik](http://www.berlin-airport.de/de/presse/basisinformationen/verkehrsstatistik)

www.bertrug.de/Kosten

www.flugstatistik.de/lexikon/.....

www.ltv-brandenburg.de/.....TMB_Tourismus_im_Profil_2012.pdf. 2012

www.press.visitberlin.de/sites/default/files/wirtschaftsfaktor-tourismus_2011.pdf. 2011