

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2388

des Abgeordneten Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion)

Drucksache 7/6467

Wirtschaftlichkeit des BER

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin der Finanzen und für Europa die Kleine Anfrage wie folgt:

Wie verschiedenen Medien zu entnehmen ist (vgl. *Berliner Morgenpost* vom 16. Oktober 2022: „Wieder mehr als zwei Millionen Passagiere im BER“), verzeichnete der BER im September dieses Jahres so viele Passagiere in einem Monat wie zuletzt vor den Maßnahmen zur Corona-Pandemie. Ob die FBB GmbH das Übertreffen der eigenen Prognosen zum Jahresende 2022 feiern kann, hängt sicherlich nicht zuletzt davon ab, wie realitätsnah die Jahresziele vorher angesetzt wurden.

Wichtiger als die Passagierzahlen erscheinen gerade im Falle des Flughafens BER die Zahlen der Flugverbindungen und damit die hier stationierten Flugzeuge der Gesellschaften. Denn der BER ist kein Interkontinentalflughafen mit vielen Umsteigpassagieren, die während der Wartezeiten bis zu ihrem Anschlussflug viel Geld im Non-Aviation-Bereich ausgeben, womit der Flughafen hohe Einnahmen generieren könnte. Der BER muss seine Einnahmen durch Standortgelder, Flughafen- und Parkplatzgebühren verwirklichen, denn das von ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden der FBB GmbH wie Klaus Wowereit (SPD) und Matthias Platzeck (SPD) versprochene Flugdrehkreuz wurde am BER nie verwirklicht.

Dabei haben sich die Aussichten des BER jüngst erneut verschlechtert. Nachdem Easyjet angekündigt hatte, seine Flotte, die einst 34 Maschinen groß war, dann auf 18 verkleinert wurde, auf nur noch elf Flugzeuge zusammenzustreichen (vgl. Easyjet Europe verkleinert Präsenz am BER deutlich - Aviation.Direct), folgt nun Ryanair. Der irische Billiganbieter verringert seine Flugziele am BER zum Winter um knapp 40 Prozent auf dann nur noch 41 Flugziele. Damit sinken auch erneut die Einnahmen des BER durch Flughafengebühren.

Zu den Gründen dieses Einbruchs bei den Flugverbindungen am BER stellt Burkhard Kieker, Geschäftsführer von Visit-Berlin, Berlins offiziellem Reiseportal, fest, dass der Flughafen traditionell ein strukturelles Problem habe. Demnach haben Billig-Fluggesellschaften einen Anteil von 70 Prozent am BER-Verkehrsaufkommen, das Preisniveau befinde sich jedoch im Bereich eines Interkontinentalflughafens (vgl. *Tagesspiegel* vom 16. Oktober 2022: „Ryanair macht Abflug“).

So wird auch das einst von Landespolitikern und Aufsichtsratsvorsitzenden der FBB GmbH versprochene Luftdrehkreuz in Schönefeld realistisch betrachtet nie Wirklichkeit werden. Entsprechend schlecht beurteilt Kieker die von der Flughafenchefin Aletta von Massenbach jetzt gefeierte wirtschaftliche Erholung der Fluggastzahlen. Der Flughafen hat inzwischen knapp 50 Prozent des Vorkrisenniveaus erreicht.

Die allgemeinen Tourismuszahlen in Berlin liegen dagegen nur um 20 Prozent unter denen des Jahres 2019. So bezeichnet Kieker den Flughafen denn auch im Vergleich zur Berliner Tourismusbranche als einen „Underperformer“.

Angesichts der sich verschlechternden Wirtschaftsprognose für den BER und die deutsche Volkswirtschaft insgesamt sowie der aktuell höchsten Inflationsraten seit 40 Jahren stellt sich die entscheidende Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Flughafens BER und somit des Flughafenbetreibers, der FBB GmbH. Bisher haben der Bund und die beiden Bundesländer Berlin und Brandenburg, in deren Alleineigentum sich die Flughafengesellschaft befindet, Milliardensummen in den Flughafenausbau, den passiven Schallschutz und den Betrieb des Flughafens investiert, was sich die Anteilseigner angesichts ihrer ohnehin starken finanziellen Belastungen nicht mehr länger werden leisten können.

Ministerpräsident Woidke (SPD) hat festgestellt, dass die Ex-Regierungschefs Klaus Wowereit (SPD) und Matthias Platzeck (SPD) das BER-Debakel mitzuverantworten hätten (vgl. Brandenburgs Ministerpräsident: Woidke: Keine Flüchtlinge aus Berlin nach Selchow (tagesspiegel.de)). Er stellte bereits 2016 in einem Interview fest: „Hätte es nicht Fehler gegeben, auch auf der politischen Ebene, würde der Flughafen wahrscheinlich längst in Betrieb sein.“ Eine neue Haftungsprüfung auf mögliche Regressansprüche gegen den Alt-Aufsichtsrat schloss Woidke nicht aus.

Frage 1: Angesichts der stetig geringeren Auslastung des Flughafens und der weniger werdenden dort stationierten Flugzeuge: Für welchen Zeitpunkt rechnet die Landesregierung als Anteilseigner und Mitglied im Aufsichtsrat der FBB GmbH mit dem Eintritt in die Wirtschaftlichkeit des Flughafens BER und somit in dessen finanzielle Unabhängigkeit?

zu Frage 1: Die Auswirkungen der Pandemie haben die gesamte Luftfahrtbranche stark getroffen. Insbesondere hat sich die Entwicklung des Luftverkehrs noch nicht wieder gänzlich erholt und wird vermutlich erst in ein paar Jahren das Vorkrisenniveau erreichen.

Die Entwicklung der Fluggastzahlen am BER zeigt in diesem Rahmen insgesamt einen stabilen Erholungskurs; dabei wird im Jahr 2022 das erwartete Volumen voraussichtlich noch übertroffen.

Die weitere Entwicklung des Verkehrsvolumens am BER und damit der Einnahmen aus dem Luftverkehr hat auch im Rahmen des Finanzierungskonzepts der FBB GmbH wesentliche Bedeutung. Das Finanzierungskonzept sieht - unter Einbeziehung einer Teilentschuldung - das Erreichen der Finanzierungsfähigkeit der FBB GmbH ab dem Jahr 2026 vor. Das Finanzierungskonzept war auch Grundlage der beihilferechtlichen Entscheidung der EU-Kommission vom 1. Februar 2022 betreffend den Ausgleich der pandemiebedingten Verluste durch die Gesellschafter. Ein positives Konzernergebnis wird ab 2025, ein positives EBITDA bereits ab dem laufenden Jahr 2022 erwartet.

Frage 2: Wie hoch werden nach aktuellem Stand die Geldmittel sein, die die drei Gesellschafter der FBB GmbH in den kommenden vier Jahren jeweils und insgesamt voraussichtlich zur Verfügung stellen müssen, um deren Insolvenz zu verhindern?

zu Frage 2: Die drei Gesellschafter werden der FBB GmbH auf der Grundlage der Genehmigung der EU-Kommission vom 1. Februar 2022 in den Jahren 2022 und 2023 eine Beihilfe im Gesamtumfang von bis zu 1,717 Mrd. EUR zuführen. Der Businessplan der FBB GmbH sieht im Anschluss an die Beihilfephase mit einem Abstand von rund zwei Jahren - voraussichtlich im Jahr 2026 - noch Nichtbeihilfe-Maßnahmen der Gesellschafter auf der Grundlage eines dann anzustellenden Markttests (MEOT) vor; über die Durchführung dieser Maßnahmen werden die Gesellschafter zu gegebener Zeit auf der Grundlage des MEOT entscheiden. Nach den Planungen der FBB GmbH liegt die Gesamtsumme der Beihilfe von bis zu 1,717 Mrd. EUR und einer späteren Kapitalzuführung auf der Grundlage eines bestandenen MEOT in einer Spannweite von rund 2,221 Mrd. bis zu 2,4 Mrd. EUR. Wegen der weiteren Einzelheiten verweist die Landesregierung auf die Vorlage des Ministeriums der Finanzen und für Europa Nr. 17/22 an den Ausschuss für Haushalt und Finanzen des Landtags für dessen Sitzung am 9. Juni 2022, die online unter folgendem Link zugänglich ist: <https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/parladoku/w7/apr/AHF/49.pdf>.

Frage 3: Brandenburg ist Gesellschafter der FBB GmbH und hat Sitz und Stimme in deren Aufsichtsrat.

a) Wie hoch ist der aktuelle Verschuldungsgrad der FBB GmbH, im Verhältnis zum jährlichen Umsatz der Gesellschaft und zum noch vorhandenen Eigenkapital? Bitte unter Angabe der Berechnung: Wie werden sich diese Kennzahlen voraussichtlich zum Ende des Jahres 2023 und zum Ende des Jahres 2024 darstellen? Bitte mit Begründung für die jeweils getroffenen Annahmen.

zu Frage 3a): Es wird auf die Konzernbilanz des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres 2021 verwiesen, die u. a. im Geschäftsbericht der FBB GmbH, dort auf S. 35 - 37, veröffentlicht und online unter folgendem Link zugänglich ist: <https://corporate.berlin-airport.de/content/dam/corporate/de/unternehmen-presse/newsroom/publikationen/geschaeftsbericht/2021-geschaeftsbericht.pdf>

b) Wie hoch sind die aktuellen Verbindlichkeiten der FBB GmbH in Euro bei welchen Gläubigern?

zu Frage 3b): Es wird auf den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2021, verwiesen, der u.a. im Geschäftsbericht der FBB GmbH, dort auf S. 25 und 26, veröffentlicht und online unter folgendem Link zugänglich ist: <https://corporate.berlin-airport.de/content/dam/corporate/de/unternehmen-presse/newsroom/publikationen/geschaeftsbericht/2021-geschaeftsbericht.pdf>.

c) Welche Zahlungen zur Bedienung der bestehenden Verbindlichkeiten der GmbH sind in welcher Höhe wann fällig?

zu Frage 3c): Es wird auf die Antwort zu Frage 3b) verwiesen.

Frage 4: In welchen konkreten Punkten wird - entsprechend der oben genannten Feststellung von MP Woidke aus dem Jahr 2016 - eine Mitverantwortung der ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit und Matthias Platzeck am „BER-Debakel“ gesehen? Bitte beantworten Sie diese Frage auch in Bezug auf die ehemaligen Aufsichtsräte.

zu Frage 4: Der Ministerpräsident hat bei der Beantwortung einer Interviewfrage eine politische Bewertung vorgenommen; die Beantwortung einer Kleinen Anfrage bietet aus Sicht der Landesregierung insoweit keinen Rahmen für eine weitere Einordnung.

Frage 5: Ist die Mitverantwortung der ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit und Matthias Platzeck nach Ansicht der Landesregierung mitursächlich für die stark verzögerte Inbetriebnahme des Flughafens BER? Wenn ja, weswegen? Wenn nein, weswegen ist dies nicht der Fall?

zu Frage 5: Die Frage des Vorliegens einer rechtlichen Mitverantwortung der Mitglieder des Aufsichtsrats der FBB GmbH für die Verzögerung der Inbetriebnahme des BER ist im Wege der Begutachtung durch eine unabhängige Rechtsanwaltskanzlei untersucht und im Ergebnis verneint worden.

Frage 6: Mit welchem finanziellen Schaden für die Anteilseigner der FBB GmbH und der Betreibergesellschaft rechnet die Landesregierung bezüglich der vom Herrn Ministerpräsidenten Woidke festgestellten Mitschuld der ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit und Matthias Platzeck? Wie beantworten Sie diese Frage in Bezug auf die ehemaligen Aufsichtsräte?

zu Frage 6: Mangels Feststellung einer rechtlichen Mitverantwortung der Mitglieder des Aufsichtsrats für die Verzögerung der Inbetriebnahme des BER fehlt die Grundlage für die Feststellung einer Verantwortlichkeit für einen finanziellen Schaden.

Frage 7: Wurde die von Ministerpräsident Woidke in Erwägung gezogene Haftungsprüfung auf mögliche Regressansprüche gegen die Alt-Aufsichtsräte durch die Landesregierung oder einen der beiden weiteren Anteilseigner der FBB GmbH durchgeführt? Wenn ja, zu welchem Ergebnis führte eine solche Haftungsprüfung? Wenn nein, wäre die Landesregierung als Vertreterin eines Gesellschafters der FBB GmbH dazu verpflichtet gewesen, eine solche Haftungsprüfung durchzuführen, und aus welchen Gründen wurde diese Prüfung bisher nicht durchgeführt? Ist eine entsprechende Haftungsprüfung geplant?

zu Frage 7: Eine Haftungsprüfung ist mit Billigung der drei Gesellschafter der FBB GmbH im Jahr 2013 durch eine unabhängige Rechtsanwaltskanzlei für alle zu den maßgeblichen Zeiträumen amtierenden Aufsichtsratsmitglieder durchgeführt worden. Nach dem Ergebnis der Prüfung sind keine Pflichtverletzungen der Aufsichtsratsmitglieder festgestellt worden. Die drei Gesellschafter haben danach keine hinreichenden Gründe dafür gesehen, eine weitere Haftungsprüfung zu veranlassen.