

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Zur wirtschaftlichen Lage des Flughafens Berlin Brandenburg

Der Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER), so Medienberichte, „überlebte bislang nur aufgrund der finanziellen Unterstützung durch die Eigentümer, also des Bundes sowie der Länder Berlin und Brandenburg“ (vgl. <https://www.finanzen.net/nachricht/aktien/angespannte-lage-flughafen-ber-stellt-geschaeftsbericht-vor-12485815>).

Aktuelle Zahlen der Passagierentwicklung zeigen ihn als Schlusslicht in Deutschland. Kein anderer großer oder mittlerer Flughafen entwickelte sich seit der Corona-Pandemie so schlecht (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/airline-verkehr/flughafen-ber-warum-die-deutschen-nicht-mehr-nach-berlin-fliegen-19541727.html>).

Im Jahr 2023 nutzten rund 35 Prozent weniger Fluggäste den Flughafen BER als im letzten Vor-Corona-Jahr 2019 die damaligen Flughäfen Berlin-Tegel (TXL) und Berlin-Schönefeld (SXF; vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/5805/umfrage/passagieraufkommen-an-den-flughafen-berlin-seit-1991/>). Auf Strecken ins Ausland waren es 26 Prozent weniger, auf Inlandsstrecken minus 70 Prozent. Der Anteil Berlins am innerdeutschen Flugverkehr hat sich von 2019 auf 2023 auf etwa 10 Prozent fast halbiert (vgl. <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/016-2024>).

Das hat Folgen für die wirtschaftliche Lage der Betreibergesellschaft des BER, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), die durch die Verdreifachung der Baukosten hohe Verbindlichkeiten drücken und die im Jahr 2021 nur knapp der Zahlungsunfähigkeit entkommen sein soll (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/airline-verkehr/flughafen-ber-warum-die-deutschen-nicht-mehr-nach-berlin-fliegen-19541727.html>).

Der CEO (Chief Executive Officer) der Fluggesellschaft Easyjet kritisiert, dass deutsche Flughäfen zu teuer seien und insbesondere den BER, weil die Standortkosten mit die höchsten in Europa und nicht mehr wettbewerbsfähig im Vergleich zu anderen Flughäfen seien. Die Basis wäre die unwirtschaftlichste im ganzen Netzwerk gewesen (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/fliegen-easyjet-chef-johan-lundgren-erklaert-die-hohen-ticketpreise-19034563.html>).

Selbst die Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH kritisiert die hohen staatlich festgelegten Gebühren (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/airline-verkehr/flughafen-ber-warum-die-deutschen-nicht-mehr-nach-berlin-fliegen-19541727.html>).

Der weiter steigende Anteil der regulativ bedingten Abgaben und Gebühren liegt in Deutschland bei 30 Prozent der gesamten Standortkosten einer Fluggesellschaft. Der Branchenverband ADV sieht mittlerweile den Luftverkehrsstandort Deutschland gefährdet (vgl. <https://www.adv.aero/adv-fruehjahrstagung-in-berlin-vorstaende-und-geschaeftsfuehrer-der-deutschen-flughafen-bundesregierung-gefaehrdet-ihre-eigenen-klimaschutzziele-und-den-luftverkehrsstandort-deutschland/>).

In der Vergangenheit wurden durch Verpflichtungsermächtigung mehrere Darlehen des Bundes an die FBB GmbH in Stammkapital umgewandelt und damit eine Rückzahlung der Steuergelder nebst Zinsen nach Auffassung der Fragesteller vereitelt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/5263 und Haushaltsgesetz 2018, Kapitel 12 05, Luft- und Raumfahrt, Titel 861 11-750, Darlehen an Flughafen-gesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen den Chancen des BER im internationalen Wettbewerb und den Belastungen der deutschen Flughafenbranche durch Gebühren und Steuern (bitte ausführen)?
2. Wie werden sich nach Einschätzung der Bundesregierung weitere Erhöhungen der Entgelte und Gebühren wie Luftverkehrsteuer, Flugsicherungsgebühren, Flughafen- und Sicherheitskosten auf die Wettbewerbsfähigkeit des BER im internationalen Wettbewerb auswirken?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um eine Trendumkehr zu erreichen und die deutschen Verkehrsflughäfen im internationalen Wettbewerb zu unterstützen, und wenn ja, welche?
4. Betrachtet die Bundesregierung die bestehenden deutschen Verkehrsflughäfen als wichtige Faktoren der Regionalentwicklung und Elemente der Daseinsvorsorge?
5. Ist der Bundesregierung die Aussage der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vom Februar 2024 bekannt, dass die Bundesregierung den Luftverkehrsstandort Deutschland gefährde (vgl. <https://www.adv.aero/adv-fruehjahrstagung-in-berlin-vorstaende-und-geschaeftsfuehrer-der-deutschen-flughafen-bundesregierung-gefaehrdet-ihre-eigenen-klimaschutzziele-und-den-luftverkehrsstandort-deutschland/>), und hat sie sich dazu ggf. eine eigene Positionierung erarbeitet (bitte ggf. ausführen)?
6. Wenn sich die Bundesregierung dazu eine ablehnende Positionierung erarbeitete (vgl. Frage 5), was lässt die Bundesregierung zu einer gegenteiligen Bewertung kommen?
7. Erkennt die Bundesregierung in der geplanten Eröffnung des Centralny Port Komunikacyjny als neuem Warschauer Großflughafen und weiterem internationalen Luftdrehkreuz in Mitteleuropa im Jahr 2028 (vgl. <https://www.airliners.de/cpk-polen-details-zentralflughafen/69641>), nur rund 500 km vom BER entfernt, ein zusätzliches Risiko für die internationale Einbindung des BER in das interkontinentale Streckennetz und Risiken für dessen wirtschaftliche Perspektiven (bitte ausführen)?
8. Hat nach Einschätzung der Bundesregierung die Lage des außerstädtisch gelegenen Flughafens BER gegenüber dem aufgegebenen innerstädtisch gelegenen Flughafen Tegel Auswirkungen auf die Entwicklung der Passagierzahlen in Berlin?

9. Erwartet die Bundesregierung eine Attraktivitätssteigerung der Schienenanbindung des BER durch die Fertigstellung der „Mahlower Kurve“, und wird der Fertigstellungstermin 2025 durch die Deutsche Bahn (DB) InfraGo AG gehalten (vgl. <https://www.deutschebahn.com/de/presse/presseregional/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Schneller-mit-dem-Zug-zum-BER-Deutsche-Bahn-startet-Bau-der-Flughafenkurve-8859662>)?
10. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbindlichkeiten der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH zum 31. Dezember 2023?
11. In welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Patronatserklärungen seitens der Gesellschafter für Kreditaufnahmen der FBB GmbH und ihrer Vorgängergesellschaften zugesagt?
12. In welcher Höhe wurden der FBB GmbH Gesellschafterdarlehen gewährt?
13. In welcher Höhe wurden Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital gewandelt?
14. Ist vorgesehen, weitere Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital umzuwandeln, und wenn ja, wann, und in welcher Höhe?
15. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Bestrebungen der Geschäftsführung der FBB GmbH, über die in den Fragen 11 bis 13 erfragten Leistungen hinausgehende Patronatserklärungen seitens der Gesellschafter, Gesellschafterdarlehen oder Eigenkapitalerhöhungen zu erlangen?
16. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierungen das operative Ergebnis (EBIT) der FBB GmbH im Geschäftsjahr 2023?
17. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierung das Finanzergebnis der FBB GmbH im Geschäftsjahr 2023?
18. Ist der Bundesregierung bekannt, dass bis Ende 2025 sämtliche Haushaltsrücklagen des Landes Berlin aufgebraucht sein könnten, und erwartet die Bundesregierung, dass das Land Berlin nach 2025 noch in der Lage sein wird, die FBB GmbH finanziell zu unterstützen (vgl. <https://www.berliner-zeitung.de/news/kritik-am-berliner-haushalt-rechnungshof-warnt-vor-milliardendefizit-li.2198742>)?
19. Ist es angesichts einer möglichen Haushaltsnotlage des Landes Berlin für die Bundesregierung eine Option, den Anteil des Landes Berlin an der FBB GmbH zu übernehmen, um eine Insolvenz der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH abzuwenden?
20. Wenn die Übernahme der Anteile des Landes Berlin an der FBB GmbH durch den Bund für die Bundesregierung keine Option ist und sich auch kein privater Kapitalgeber finden sollte, sieht die Bundesregierung in einem geordneten Insolvenzverfahren der FBB GmbH eine Möglichkeit, dem Flughafen Berlin Brandenburg entschuldet und mit einer neuen Betreibergesellschaft einen wirtschaftlichen Neuanfang zu ermöglichen?

Berlin, den 26. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

