

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/10884 –**

Zur wirtschaftlichen Lage des Flughafens Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

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/auto-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/auto-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/auto-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-flughaefen-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 Flughafengesellschaften, an denen der Bund beteiligt ist).

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?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Wettbewerbsfähigkeit eines Flughafens wird durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Neben der Höhe der staatlichen Abgaben und Gebühren im Flugverkehr umfassen diese unter anderem das Einzugsgebiet, die Anzahl und Struktur der Flughäfen eines Landes, die Höhe der Flughafenentgelte, infrastrukturelle und operationelle Gegebenheiten, sowie Präferenzen der Passagiere. Inwieweit einzelne Faktoren und deren Veränderungen die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) konkret beeinflussen, kann die Bundesregierung nicht zuverlässig einschätzen. Zur Auswirkung der Erhöhung der Luftverkehrsteuer auf die deutschen Flughäfen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 269 des Abgeordneten Mike Moncek auf Bundestagsdrucksache 20/10292 verwiesen. Dessen ungeachtet bewegt sich das Fluggastaufkommen in Deutschland weiter auf das Vorkrisenniveau zu. Der BER verzeichnete zuletzt ein deutlich steigendes Passagier- und Frachtwachstum und kündigte mit dem Wechsel zum Sommerflugplan 2024 ein verstärktes Flugangebot innerhalb Europas, in den Mittleren Osten, nach Nordafrika sowie in die USA und nach Asien an. Bei den Langstreckenverbindungen bewegte sich der BER laut eigener Aussage bereits 2023 wieder auf dem Niveau des Jahres 2019. Vor diesem Hintergrund sind keine Maßnahmen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen seitens der Bundesregierung geplant.

4. Betrachtet die Bundesregierung die bestehenden deutschen Verkehrsflughäfen als wichtige Faktoren der Regionalentwicklung und Elemente der Daseinsvorsorge?

Mobilität ist ein zentraler Baustein der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land. Der Staat muss sicherstellen, dass eine ausgewogene und funktionierende Flughafenlandschaft mit guten verkehrlichen Anbindungen aufrechterhalten bleibt. Die Regionalentwicklung liegt außerhalb der Zuständigkeit des Bundes.

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-gefuehrt-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?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist die Presseerklärung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vom 20. Februar 2024, deren Überschrift die Fragesteller hier zitieren, bekannt. Die Bundesregierung sieht keine Anzeichen für eine Gefährdung des Luftverkehrsstandortes. Hiervon unbeschadet ist die weitere Entwicklung der Standortkosten zu beobachten. Zudem wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

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)?

Nein. Mit der Inbetriebnahme des geplanten Flughafens sollen vor allem interkontinentale Flugreisen für Reisende aus Mitteleuropa ermöglicht werden. Bislang ist das Fliegen für Reisende aus Mitteleuropa, die etwa nach Asien reisen wollen, bedeutend umständlicher als etwa für Reisende aus Deutschland. Da sich der Großteil der europäischen Luftfahrtinfrastruktur in Westeuropa befindet, müssen Reisende aus Osteuropa derzeit zuerst innerhalb Europas zu den westlichen Hubs (wie etwa Paris, Amsterdam oder Frankfurt) fliegen, bevor sie von dort die eigentliche interkontinentale Reise gen Osten antreten können. Der BER gehört nicht zu den europäischen Hub-Flughäfen.

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?

Nein. Die zu erwartende Passagierentwicklung des Flughafens BER war Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für den Flughafen. Hierbei wurden alle wesentlichen Parameter durch die zuständige Luftfahrtbehörde berücksichtigt. Die Eröffnung des Flughafens BER am 31. Oktober 2020 und die Schließung des Flughafens Tegel mit Ablauf des 7. November 2020 fielen in die Zeit, in der die Coronapandemie weltweit das Leben und damit auch die Mobilität der Menschen stark einschränkte. Die Passagierzahlen haben an allen großen Flughafenstandorten in Deutschland im Vergleich zum Vorkrisenjahr noch nicht das Passagieraufkommen von 2019 erreicht. Dies gilt auch für den Flughafenstandort Berlin. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

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/presse-regional/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Schneller-mit-dem-Zug-zum-BER-Deutsche-Bahn-startet-Bau-der-Flughafenkurve-8859662>)?

Das Projekt „Dresdner Bahn“ ist nach Auskunft der DB InfraGO AG in vier Abschnitte unterteilt. Alle Abschnitte haben bestandskräftiges Planrecht und befinden sich derzeit in der Realisierung. Im Jahr 2023 konnte die Verschwenkung der S-Bahn-Gleise bereits abgeschlossen werden. Die geplanten Arbeiten sind im Zeitplan, allerdings stellen die Material- und Personalengpässe in der Planungs- und Baubranche auch dieses Bauvorhaben vor viele Herausforderungen. Die DB InfraGO AG hält an der geplanten Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel in 12/2025 fest. Die Attraktivität der Schienenanbindung an den BER wird nach Einschätzung der DB InfraGO AG deutlich steigen, da dadurch Shuttle-Verkehre im 15-Minuten-Takt zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Bahnhof Flughafen BER bei einer Reisezeit von 20 Minuten verkehren.

10. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbindlichkeiten der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH zum 31. Dezember 2023?

Der Jahresabschluss der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) für das Geschäftsjahr 2023 befindet sich aktuell noch in der Finalisierung. Nach erforderlicher Befassung der Gremien wird dieser öffentlich im Bundesanzeiger zugänglich sein. Dort, sowie auf der Internetseite der FBB, sind auch die Jahresabschlüsse der Vorjahre öffentlich zugänglich.

11. In welcher Höhe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Patronatserklärungen seitens der Gesellschafter für Kreditaufnahmen der FBB GmbH und ihrer Vorgängergesellschaften zugesagt?

Es sind keine Patronatserklärungen der Gesellschafter für Kreditaufnahmen der FBB erfolgt.

12. In welcher Höhe wurden der FBB GmbH Gesellschafterdarlehen gewährt?
13. In welcher Höhe wurden Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital gewandelt?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit der Firmierung der FBB wurden ihr Gesellschafterdarlehen i. H. v. 2 268,2 Mio. Euro gewährt, von denen sie 2 046,2 Mio. Euro in Anspruch genommen hat.

Davon wurden im Jahr 2017 300 Mio. Euro in Eigenkapital umgewandelt. Diese Umwandlung in Eigenkapital war bereits im Kreditvertrag vereinbart worden.

Ferner wurden im Jahr 2023 die „COVID-19-Darlehen“ i. H. v. 531 Mio. Euro in Eigenkapital umgewandelt. Die Gesellschafter hatten mit der FBB vertraglich vereinbart, die „COVID-19-Darlehen“ als Teil der von der Europäischen Kommission genehmigten und von den Gesellschaftern beschlossenen Kapitalzuführung über insgesamt bis zu 1,717 Mrd. Euro in Eigenkapital umzuwandeln.

14. Ist vorgesehen, weitere Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital umzuwandeln, und wenn ja, wann, und in welcher Höhe?

Nein.

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?

Die FBB hat den Gesellschaftern mit dem Businessplan 2021 ein Finanzierungskonzept mit einem Finanzbedarf von bis zu 2,4 Mrd. Euro bis 2026 vorgelegt. Das Finanzierungskonzept beinhaltet eine Teilentschuldung der FBB und hat zum Ziel, die finanzielle Selbständigkeit der FBB bis zum Jahr 2026 zu erreichen. Dieses Finanzierungskonzept war Grundlage für die Genehmigung der Europäischen Kommission zum Ausgleich der COVID-19 bedingten Schäden in den Jahren 2020 bis 2022 sowie für den Beschluss der Gesellschafter im Juni 2022 über Eigenkapitalzuführungen i. H. v. 1,7 Mrd. Euro, die in den Jahren 2022 und 2023 erfolgt sind. Über die nach dem Finanzierungskonzept im Jahr 2026 vorgesehene Eigenkapitalzuführung von bis zu 0,7 Mrd. Euro werden die Gesellschafter zu gegebener Zeit entscheiden.

16. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierung 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?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

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-warnet-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?

Die Fragen 18 bis 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen. Die in den Fragestellungen dargestellten hypothetischen Szenarien stehen daher derzeit nicht zur Debatte.

