

131

S. 85/17

→ 2. Hd. Frau Gatuschek

III SF  
V

1.2 d.A.  
Me  
19/10

# Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld

Dezember 2004

III SF 8950  
Z.V.  
R

BAC. C. P.

132

S. 1717/306

S. 06/17

B.A.C.

Anmerkungen zur Finanzierung und Ausbauplanung des Flughafens Schönefeld

Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld

Oktober 2004

Die Ausbaupläne für den Flughafen Schönefeld sind vom Ziel geprägt, zu den großen Drehkreuzflughäfen in Frankfurt, London oder Paris aufzuschließen und Interkontinentalverkehre zu gewinnen. Folge ist eine Planung, die veraltet, überdimensioniert und 'am Markt vorbei' entwickelt ist. Computer-Simulation und Werbefilme des neuen Flughafens zeigen zahlreiche B 747 oder A 380; in einem unterirdischen Flughafenbahnhof fahren gleichzeitig mehrere ICE-Züge ein. Die Wirklichkeit sieht anders aus: 90% der Passagiere werden aus der Region Berlin-Brandenburg kommen und fliegt mit 100-220 Sitzen.

Beton und guter Wille allein schaffen kein Drehkreuz

Konzeptionell ist der Gedanke richtig, aus drei Standorten einen zu machen. Dieser 'Single-Standort' wird aber wirtschaftlich nur erfolgreich sein, wenn der auch von den Kostenstrukturen konkurrenzfähig ist. Durch die opulente Ausbauplanung droht der neue Berliner Flughafen aber nicht nur als Drehkreuz eine Investitionsruhe zu werden, die hohen Nutzungsgebühren drohen auch Berlins einzige Chance als 'Low-Cost-Drehkreuz' die Basis anzufahren.

Single-Standort konzeptionell richtig. Aber Kostenstrukturen müssen stimmen

Der Planfeststellungsbeschluss wird durch das Bundesverwaltungsgericht nachgeprüft. Dem Ergebnis muss nicht vorgegriffen werden. Aber auch aus Gründen der öffentlichen Finanzierung müssen Dimension und Einzelheiten der Planung hinterfragt werden. In Vergangenheit wurden zu unbedarft öffentliche Fördermittel in gescheiterte Großprojekte gesteckt (Chipfabrik, Lausitzring, Cargolifter, Tempodrom u.a.). Hier besteht das Risiko, dass die Länder Berlin und Brandenburg auf den bislang nicht abgesicherten Investitionen in Höhe von rd. 1,5 Mrd. € sitzen bleiben (ohne Berücksichtigung möglicher Kostensteigerungen). Angesichts der Diskussion um die finanzielle Unterstützung der neuen Länder wäre ein erneuter Fehlschlag fatal.

Öffentliche Finanzierung muss hinterfragt werden

Nicht alle Verantwortlichen haben begriffen, dass Schönefeld nicht im Emirat Katar liegt. Folglich bestehen nicht die Finanzierungsmöglichkeiten eines New Doha Airport. Eine am Bedarf orientierte Umplanung die einzige Realisierungschance für das Flughafenprojekt sein. Je eher mit einer bedarfsorientierten Anpassung begonnen wird, desto besser.

Einsparpotentiale durch bedarfsoptimierte Anpassung

### 1. Flughafen-Layout bereits veraltet

Das Flughafen-Layout ist über 10 Jahre alt. Damals hatten die Airlines das sogenannte Hub-and-Spoke-System aufgebaut, d.h. Kapazitäten werden vorgehalten, um zu entsprechenden nachfrageabhängigen Tageszeiten die Passagiere zu verteilen. Dies ist naturgemäß flughafenseitig mit hohen Investitionen verbunden. Nach dem Rückzug der British Airways und der hoffungswidrigen Entscheidung der Deutschen Lufthansa, am Münchener Flughafen selbst als Investor aufzutreten, wird niemand die Frage beantworten können, für wen diese Kapazitätsverhaltungen gebaut werden sollen.

Hub-and-Spoke-System zielt am Markt vorbei

In Europa gibt es keinen Bedarf für ein weiteres Drehkreuz - ganz im Gegenteil: Zürich, Wien, Kopenhagen, selbst Mailand und Amsterdam kämpfen samt ihrer (nationalen) Carrier ums Überleben. Die Berliner Hoffnungen, Frankfurt oder auch München würden an die Grenze ihrer Aufnahmefähigkeit kommen, bleibt Wunsch. Frankfurt fordert die neue Landebahn, München hat die Planung für eine dritte S/L-Bahn aufgenommen.

Planerisch unberücksichtigt bleibt das Phänomen der Low-Fare-Airlines. Die wesentlichen Zuwächse im Berliner Flugverkehr sind durch diese sogenannten Billig-Flieger hervorgerufen. Dabei darf die touristische Wertschöpfung für Berlin keinesfalls unterschätzt werden. Ein neuer Flughafen kann in erster Linie in diesen Marktsegmenten wachsen, da die Wirtschaftsstrukturen Berlins eher touristisch denn durch Konzernzentralen geprägt sind. Interkontinentalverkehr nach USA oder China werden sich nur auf dem Fundament attraktiver Kurz- und Mittelstreckenverbindungen halten.

Der Flughafen ist an Low-Fare-Airlines vorbeigeplant

Zurzeit existiert in Berlin faktisch eine Zweiteilung des Fluggastmarktes - dieses muss bei der Feinplanung Berücksichtigung finden, am geeignetsten durch die Planung zweier Terminals:

Zwei Terminals mit unterschiedlichen Anforderungen werden benötigt

- > Ein von der Stadt schnell erreichbares Hauptterminal für Liniengesellschaften mit extrem kurzen Umsteigezeiten sowie
- > ein weiteres Terminal, das erheblich komfortärmer ausgestaltet werden kann. Low-Fare-Passagiere verlangen keine Fluggastbrücken und sind in der Regel auch nicht zeitsensitiv. Aufwändige Gepäcktransportsysteme können eingespart werden.

134

Der Londoner Flughafen Stansted mit seinem Hauptterminal und den modularen Erweiterungsbauten könnte konzeptionell als Vorbild für einen wettbewerbsfähigen Flughafen dienen. Der Trend geht wegen des hohen Aufwands für Sicherheit und Gepäckbeförderung weg von linearen Terminals hin zu zentralen Terminals mit Satelliten.

Internet-Trend geht zu Satelliten-Terminals

Darüber kann aber auch die durch die Schienenanbindung investitionsaufwendige Midfield-Planung obsolet werden.

Teure Midfield-Planung obsolet

## 2. Flächenumfang überdimensioniert

Die Planung für den Flughafen BBI wurde seinerzeit fast 1:1 vom Flughafen München übernommen (Airplan/Weidleplan). München benötigte zwei 4000-m-Start/Lande-Bahnen weil es 446 m über Meeresspiegel liegt - Schönefeld aber nur 49 m. Die Länge der neuen südlichen S/L-Bahn 07R/25L ist überdimensioniert, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass rd. 90% des voraussichtlichen Flugzeug-Mixes Maschinen unter 136 t Startgewicht sein werden (selbst in Frankfurt sind dies über 80%).

Bahn mit 4000m Länge wird nicht gebraucht

Der neue Airbus A 380F (Frachtversion) verlangt vollbetankt nur eine max. Startbahnlänge von 9500ft. (2896m), eine B 747-400 11000ft. (3352m), die Antonov-225 etwa genauso viel. Zieht man eine Toleranz hinzu, sind 3600 m völlig ausreichend. Leistungsfähigere Triebwerke werden die benötigten Startbahnängen in Zukunft eher verringern, die erforderlichen Landebahnängen sind ohnehin kürzer.

Da die bestehende heutige süd. S/L-Bahn (zukünftige nördl. S/L-Bahn 07L/25R) mit Stopplächen bereits eine Länge von 3600 m (bei genehmigten 3000 m) aufweist, kann die neue süd. S/L-Bahn auf rd. 3000 m Länge beschränkt werden.

Das Argument der Planer, ein paar tausend Meter mehr Start/Lande-Bahn kostet nicht die Welt, ist nicht nur genehmigungsgerechtlich problematisch. Durch eine bedarfsgerechte Verkürzung der süd. S/L-Bahn kann insbesondere die Fluglärmbelastung im Bereich der Ortschaften Blankenfelde reduziert werden, so dass hier erheblich geringere Lärmschutzmaßnahmen finanziert werden müssen. Kostspielige Übernahmeansprüche in den Ortschaften Selchow und Glasow könnten vermieden werden.

Einsparpotentiale beim Lärmschutz

Leipzig kommt mit Startbahnängen von 3600m aus. In Tegel sind 3023m Startbahnlänge für Interkontinentalflüge ausreichend. Eine neue 3000-m-Bahn und eine ausgebaut 3600m-S/L-Bahn sollten deshalb auch für Schönefeld genügen.

135

07/17

BAC

**Anmerkungen zur Finanzierung und Aushubarkeit des Flughafens Schönefeld**

Dem Münchener Vorbild folgend wurde der Parallelabstand der Bahnen auf rd. 2000m festgelegt. Die hergebrachten Flugüberwachungssysteme (ASR) erlauben keine engere Projektierung. Moderne Systeme (PRM u.a.) ermöglichen parallele Anflüge bei Bahnabständen ab 1055m. Eine Nord-Verschiebung der neuen, auf 3000m beschränkten S/L-Bahn würde den Ortsteil Eichwalde erheblich vom Lärm entlasten, hingegen Seichow stärker belasten. Das Bundesverwaltungsgericht wird abwägen, ob eine Nordverschiebung der geplanten Bahn von der Genehmigungsbehörde hätte verlangt werden müssen.

**Engerer Parallelabstand der S/L-Bahnen technisch machbar**

Auch der Flächenbedarf für die Vorfelder kann nicht als Argument für den Parallelabstand der S/L-Bahnen von 1900m gelten, denn auch diese können reduziert werden. Vorgesehen sind 210 ha, für das Hauptpassagevorfeld allein 177 ha (für 110 Flugzeugpositionen); In Tegel reichen 41 ha (38 Positionen). Vergleich München: Vorfelder West und Ost zusammen haben 138 ha für 135 Positionen.

**Bedarf an Vorfeldern sprengt jeden Vergleich**

Die vorgesehenen Fracht- und Wertbereiche werden in diesem Umfang nicht benötigt. Das internationale Logistik-Dreieck von DHL mit 3000 direkten und 7000 indirekten Arbeitsplätzen geht nach Leipzig. Schönefeld hatte versäumt, sich zu bewerben. Dennoch plant die FBS mit optimistischen 0,5 Mio. t Luftfracht im Jahr 2020 - d.h. einer Verzehnfachung der Luftfrachtmenge!

Gemessen am Aufkommen ist die BBI-Planung weder kompakt noch platzsparend. Der Gesamtflächenbedarf von rd. 1500 ha ist mindestens um ein Drittel reduzierbar. Dies führt zur Verminderung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

**BBI ist keinesfalls kompakt geplant**

**3. Gebühren-Erwartungen zu optimistisch**

Es wird befürchtet, dass die veranschlagte Investitionssumme in Höhe von 1,983 Mrd. € nicht ausreicht sein wird (München hat die Kalkulation um 400% übertroffen) und die verbleibenden Gesellschafter erheblich nachschließen müssen, auch weil die FBS kaum eigene Finanzierungsbeiträge liefern können.

**FBS wird kaum eigenen Finanzierungsbeitrag liefern können**

Die Vorstellungen der Flughafengesellschaft, die Investitionen durch Gebühren refinanzieren zu können sind unrealistisch. Ein neuer Flughafen am Luftverkehrsmarkt muss sich in seiner Gebührenpolitik am unteren Ende der Skala der Wettbewerber bewegen. Bereits heute ist die Gebührenpolitik für Schönefeld nicht ergebnis- sondern volumenorientiert. Das zeigt sich darin, dass trotz eines Plus von rd. 80% an Passagieren das Betriebsergebnis des Flughafens SXF 2004 sich nicht wesentlich verbessert hat sondern negativ bleiben wird.

Auch der Flächenbedarf für die Vorfelder kann nicht als Argument für den Parallelabstand der S/L-Bahnen von 1900m halten denn nicht...

Anmerkung zur Finanzierung und Ausbauplanung des Flughafens Schönefeld

B.A.C.

Die jüngste Gerichtsentscheidung zeigt aber, dass die Strategie der FBS, einzelnen Airlines Rabatte zu geben, sich letztendlich als rechtswidrig erweisen könnte. Damit wird die Finanzierungsplanung nicht zu halten sein. Spätere Betriebsgewinne sind kaum zu erwarten. Die Kreditinstitute werden Bürgschaften verlangen, die eigenkapitalersetzenden Charakter haben. Entweder droht damit dem Gesamtprojekt das aus oder die dann verbleibenden Gesellschafter vergeben Bürgschaften und nehmen damit das wirtschaftliche Risiko auf sich.

Spätere Betriebsgewinne sind kaum zu erwarten

Es wäre gegenüber dem Steuerzahler ehrlicher, schon jetzt den kalkulierten Eigenbeitrag der FBS durch die Gesellschafter einstellen zu lassen anstatt zu einem späteren Zeitpunkt einzugestehen, dass die FBS ihren Verpflichtungen nicht nachkommen kann.

Gebühren werden keinen wesentlichen Finanzierungsbeitrag leisten

Es wird bezweifelt, dass SXF in der Lage sein wird, überhaupt die Zinsen für den verbleibenden offenen Finanzierungsanteil von rd. 1,5 Mrd. € zu erwirtschaften. Nach Fertigstellung des Flughafenausbau können die Gebühren nämlich beliebig erhöht werden. Sollten die Low-Fare-Airlines den identischen (hohen) Abfertigungstarifen wie die Liniengesellschaften unterworfen werden, werden sie entweder den Verkehr einstellen oder präferenzfähigere Flughäfen im Berliner Umland suchen - zum Schaden des Projekts und der Stadt. Über eine Klage zum Neuhardenberg-Ausbau wird in 2005 entschieden.

Ein Gegensturm kann nur durch eine bedarfsoptimierte Anpassung erfolgen. Die Ausbau-Konzeption, 75% der zur Abfertigung erforderlichen Flugstandplätze als Gebäudepositionen mit Fluggastbrücken vorzusehen, entspricht einem Luxus-Airport, nicht aber einem Flughafen, der die heutige und zukünftige Nachfrage trifft und der die Investitionen verdienen kann. Schönefeld in dieser Planung bliebe über Jahrzehnte ein Zuschussgeschäft.

Luxus-Airport wird nicht gebraucht

Wenn die volkswirtschaftliche Aussage zutrifft, dass fehlende Infrastruktur wirtschaftliches Wachstum hemmt, gilt sie auch im Umkehrschluss: Überdimensionierte und unproduktive Infrastruktur muss steuerfinanziert werden, Bürger und Unternehmen werden belastet. Auch dies ist hochgradig wachstumshemmend.

Viele Details der Gesamtplanung (bapw. die Unterbauung des Terminalkomplexes mit Tiefgaragen trotz Grundwasserbelastung) geben der Vermutung Auftrieb, dass bewusst mehr Beton verbaut werden soll als nötig und dass bei der baulichen Ausschreibung Lössgrößen entstehen, die Mittelständler bei der Vergabe von vornherein ausschließen könnten.

Vermutung besteht, dass Mittelstand bei Ausschreibung außen vor bleiben soll

Anmerkungen zur Finanzierung und Abbaubauung des Flughafens Schönefeld

4. Fehlplanung Flughafenbahnhof

Berlin sieht sich nicht in der Lage, die U5 zu finanzieren, hingegen erscheint ein unterirdischer Flughafenbahnhof in grundwasserbelastetem Gebiet unverzichtbar. Zum Vergleich: Die geplanten vier 420m-langen Bahnsteigkanten (ICE-Vollzug) plus S-Bhf. entsprechen von der Dimension dem oberen Teil des neuen Lehrter Bahnhofs; allein der Bereich des Fernbahnhof wird rund doppelt so groß wie der entstehende Regionalbfh. Potsdamer Platz. Er ist völlig überdimensioniert.

Ein Bahnhof in Tieflage ist pure Geldverschwendung

Es wäre wesentlich kostengünstiger, einen Flughafenbahnhof auf Ebene 0 zu bauen und die Flugzeuge über zwei Rampen die Gleise überqueren zu lassen, wie in Leipzig technisch einwandfrei praktiziert.

In Leipzig wurde günstiger gebaut

Grundlage dieser Planungen sind Wunschvorstellungen für mehrere ICE-Linien, Regional- und Flughafen-Express. Bislang gibt es jedoch keine Zusagen von DB oder Aufgabenträgern (siehe auch 5). Der Flughafen 'passt' nicht in das Pitz-Konzept der Bahn; die Verbindung nach Schlesien wird über Frankfurt/Oder-Regenau ausgebaut. Für die zu erwartende Nachfrage wären somit zwei Bahnsteigkanten völlig ausreichend. Das Problem: In Tieflage ist der Bahnhof später nicht mehr erweiterbar, muss also gleich maximal ausgebaut werden. In Ebene 0 wäre er nachfragegerecht erweiterbar.

ICE-Linienkonzept und Lage des Flughafenbahnhofs passen nicht zusammen

Aus guten Gründen findet man nirgends auf der Welt eine direkte bauliche Verbindung zwischen Flughafenterminal und -bahnhof.

- > Windstoß und Lärmkälase (beim Bremsen von Zügen) wird exorbitante Nachbesserungsarbeiten erfordern.
- > Eine Havarie (vergleichbar dem Brand vor wenigen Monaten im S-Bhf. Anhalter Bahnhof) würde auch das gesamte Terminal für Wochen lahm legen - wer soll dafür haften?

Hat die Flughafengesellschaft berücksichtigt, dass ein überdimensionierter Bahnhof zwangsläufig höhere Stationshallengebühren nach sich zieht Welche S-Bahn oder Regionalverkehre werden abbestellt, um die hohen Infrastrukturgelbe für die Anbindung zu bezahlen ?

Am folgenschwersten ist jedoch der Konflikt, mit der baulichen Verquickung von Bahnhof und Terminal zunächst den Bahnhof im Rohbau fertig stellen zu müssen, bevor das Terminal errichtet werden kann.

Die bauliche Verquickung von Bahnhof und Terminal ist fatal

**Abseerungen zur Finanzierung und Ausbauplanung des Flughafens Schönefeld**

Bund und Bahn haben zurecht Vorbehalte, eine halbe Milliarde Euro für eine derart überdimensionierte Schienenanbindung bereit zu stellen. In Frankreich wird für diese Summe die höchste Autobahnbrücke der Welt errichtet.

Die Masterplanung dieser nachteiligen Zusammenfassung von Bahnhof, Terminal und unterirdischen Garagen ist von einem großen Baukonzern geort und könnte eher vergaberechtlich denn architektonisch inspiriert sein. Weitläufiger und kostengünstiger wäre es, Terminal und Bahnhof baulich zu trennen. Eine Aufteilung in Teillose ist bewusst nicht gewollt.

Im Rahmen einer notwendigen Umplanung des Flughafen-Layouts scheint es am sinnvollsten, den bereits existierenden Flughafen-Bahnhof Schönefeld zu ertüchtigen und ein Passagierbeförderungssystem (People-Mover) zu errichten. Auch in Düsseldorf ist man mit dem Sky-Train diesen Weg gegangen - niemand ist auf die Idee gekommen, die ICE-Trasse unter das Terminal zu verschwenken. Der Düsseldorfer Sky-Train (Siemens) überbrückt eine Distanz von 2500m Länge und hat inklusive der Stationen rd. 115 Mio. € gekostet. Auch wenn berücksichtigt wird, dass der bestehende Flughafenbahnhof ertüchtigt werden muss, wäre dies ein Bruchteil der für die Schienenanbindung veranschlagten 490 Mio. €.

People-Mover-System kostet nur ein Bruchteil der Schienenunterquerung

**8. Dresdner-Bahn-Ausbau unnötig**

Die gewünschten Bahn-Angebote zum Flughafen sind sehr ambitioniert. Selbst wenn wie angestrebt 50% der Fluggäste und Besucher über die Schiene anreisen würden (realistisch wären max. 30%), sind Fragen nach der Kapazitätsvorhaltung offen: Bei einer 10-Minütigen S-Bahn-Anbindung (BR 481), einem (neudeutsch genannten) Airport-Shuttle im 15-Minuten-Takt, stündl. zwei Regionalbahn-Linien und stündl. einem Fernbahnstopp (ICE) würden jährlich rd. 80 Mio. Sitzplätze in Zügen zwischen dem Flughafen und Berlin angeboten.

Unterstellter Modal-Split von 50% ist (leider) während

Selbst bei einem Modal Split Anteil von 50% , d.h. von 20 Mio. Fahrten p.a. im ÖV, läge der Auslastungsgrad der Züge nur bei 25%. Beim realistischen Modal Split von 30% (europ. Spitzenreiter ist Heathrow mit 34 %) läge die Auslastung bei katastrophalen 15 % ! Dies ist wirtschaftlich nicht darstellbar. Das schienenanbindende Anbindungskonzept sollte deshalb nachfragegerecht hinterfragt werden - die Hälfte des vorgesehenen Angebots muss gestrichen werden.

Mindestens die Hälfte des projektierten Angebots muss gestrichen werden



**Anmerkungen zur Finanzierung und Anbahnung des Flughafens Schönefeld**

Ein im 15-Minuten-Takt verkehrender Flughafenexpress würde allein jährliche Verluste von zwischen 10 und 15 Mio. € einfahren – die Flughafen-Gesellschaft hat dieses Risiko in ihren Finanzierungsüberlegungen unzureichend berücksichtigt.

**Zur Dresdner Bahn:**

Ein Zugpaar im Fernverkehr nach Dresden alle 2 Std. und ein st. Zugpaar im Regionalverkehr können den Ausbau der Dresdner Bahn verkehrlich nicht rechtfertigen. Angesichts der Unterdeckung bei der Infrastrukturfinanzierung sollten die Länder Berlin und Brandenburg abwägen, ob die veranschlagten rd. 350 Mio. € nicht sinnvoller für die S-Bahn Berlin oder Verbindungen nach Polen zu verwenden sind. Im Sinne der Anbindung des Flughafens - wäre es ohnehin attraktiver, Züge aus Prag und Dresden direkt über SXF zu führen und nicht die Passagiere in Papestraße/Südkeuz umsteigen zu lassen.

**Kein Bedarf für Dresdner Bahn Ausbau**

Auch die Führung über die Anhalter Bahn würde die Fahrzeit nur um rd. 7 Minuten verlängern. Die schwache Nachfrage für die Dresdner Bahn würde den finanziellen Aufwand sowie die Eingriffe in das Ortsbild aus gegenwärtigem Blickwinkel keineswegs rechtfertigen.

Die Einrichtung eines Flughafen-Express über die Dresdner Bahn war ursprünglich wegen der kurzen Reisezeit ein wesentliches Argument für den Standort Schönefeld bei der Standortentscheidung. Nur dem Bahnkunden ist es gleich, ob er fünf Minuten länger in das Stadtzentrum benötigt, wenn er einen Umstieg (vielleicht auch noch mit Gepäck) vermeiden kann. Deshalb wäre die Führung eines Flughafen-Express über die Stadtbahn (Karlshorst-Ostbhf.-Alex-Friedrichstr.-Hauptbhf.-Zoo-Charlottenbg.) für die Mehrzahl der Kunden attraktiver, insbesondere weil die City-West das Hauptaufkommensgebiet bleibt. Die Fahrzeiten von Bhf. Zoo liegen über die Stadtbahn bei ca. 30 Min. (ohne Umsteigen), mit einem Flughafen-Express (Umsteigezeit 7 Min.) hingegen 31 bis 38 Min. - vorausgesetzt die Anschlüsse stimmen.

**Flughafen-Express über die Stadtbahn attraktiver**

Die baulich vorgesehene Errichtung von Wendegleisen am Ostkopf der Anlage präjudiziert aber die Führung des Flughafen-Express über Dresdner bzw. Anhalter Bahn. Dies ist insofern fahrrichtig, da offen ist, wer diesen Airport-Shuttle bestellen und bezahlen soll. Das Land Berlin wird vor vollendete Tatsachen gestellt.

**Berlin wird vor vollendete Tatsachen gestellt**

Die Verschiebung des Ausbaus von Dresdner Bahn und Stammbahn in die Zeit späterer Generationen würde die Frage der Dimensionierung des neuen Berliner Hauptbahnhofs (Hf) aufwerfen, dessen 4 Bahnsteige wohl auch in künftigen Jahrzehnten nicht einmal annähernd ausgelastet sein werden.

140

S. 13/17  
S. 14/17

**Anmerkungen zur Finanzierung und Ausbuchtung des Flughafen-Schönefeld**

B.A.C.

Es darf aber nicht der Fehler wiederholt werden, unausgelasteten Bahnhöfen auf Kosten des Steuerzahlers noch unausgelastete Zufahrten hinzuzufügen, da auch diese erhebliche Betriebsaufwendungen erzeugen.

Will man auf einen Dresdner-Bahn-Ausbau nicht verzichten, so wäre die Umstellung von 750 V Gleichstrom auf 15 kV Wechselstrom eine Alternative. Dadurch kann die Trasse sowohl von (neuen) S-Bahnen als auch anderen Zügen des Regional- oder Fernverkehrs genutzt werden. Zusätzliche Schienen und Tunnelbauten werden nicht notwendig (möglicherweise ein kurzes Überholgleis und eine Gleisveränderung im Bereich Priesterweg). Vorteil: Die auf Wechselstrom umgestellte S 2 könnte auch die 'unterversorgte' Verbindung Potsdamer Platz - Lehner Bahnhof schließen und als Flughafenexpress zwischen Gesundbrunnen und Schönefeld fungieren. Die Fahrzeit würde sich wegen zusätzlicher sechs Halte um ca. 12 Min. gegenüber der Ursprungseinsparung verlängern, dafür muss aber kein gesonderter Flughafen-Express finanziert werden. Lichtenrade könnte Regionalverkehrshalt werden; die S 21 wäre mittelfristig entbehrlich.

**Auch Umbau der Dresdner Bahn auf Wechselstrom theoretisch machbar.**

Die schienenmäßige Flughafenanbindung ist aber auch ohne zusätzliche Infrastrukturaufwendungen darstellbar:

Die Nachfrage würde es rechtfertigen, die bestehenden S-Bahn-Verbindungen S 9 und S 45 taktmäßig zu verdichten und mit ihnen die Anbindung zum Hauptaufkommensgebiet Berlin weitgehend sicherzustellen oder die S 9 durch einen über die Stadtbahn bis SXF zu führenden S-Bahn-Express (30-Min.-Takt) zu ersetzen. Die RE 2 und RB 14 könnten im 30-Min. Takt die Verbindung von SXF über die Anhalter Bahn zu Potsdamer Platz und Lehner/Hauptbhf. sicherstellen, womit ohne zusätzliche Infrastrukturkosten eine adäquate und im weltweiten Vergleich hervorragende Anbindung geschaffen wäre.

Das zu erwartende Aufkommen rechtfertigt keinen gesonderten Flughafen-Express im 15-Min.-Takt parallel zur S-Bahn und einer oder zwei weiteren RE-Linien, zumindest wäre dieser nicht im Ansatz kostendeckend zu betreiben sondern müsste vom Steuerzahler subventioniert werden. Das Konzept für diesen Airport-Shuttle ist durch ein 'Wünsch-Dir-Was'-Denken aus der Anfangsphase der Planung geprägt, nicht aber durch eine seriöse Wirtschaftlichkeitsabrechnung unterlegt.

**Für Airport-Shuttle zusätzlich zu S-Bahn und Regionalexpress besteht keine Nachfrage**

Vor der Entscheidung über investitionsintensive Infrastrukturmaßnahmen muss ein Bedienungskonzept erstellt werden, das sich an der tatsächlich zu erwartenden Nachfrage orientiert.

## 6. Allgemeine Luftfahrt wird vernachlässigt

In der Denkwelt von Flughafengesellschaften spielt die Allgemeine Luftfahrt/General Aviation (GA) eine nur untergeordnete Rolle, da mit ihr kein Geld zu verdienen ist und aus Sicht von Flughafenbetreibern Kleinflugzeuge eher den Betrieb stören.

Flughafen fühlt sich für GA nicht zuständig

Für eine im internationalen Wettbewerb stehende Wirtschaftsregion gelten aber andere Maßstäbe, denn häufig fallen Ansiedlungsentscheidungen von Unternehmen in Zusammenhang mit den flexiblen Zugangsmöglichkeiten zum Transportmittel Kleinflugzeug.

Die GA macht rd. 20% der Flugbewegungen auf den Berliner Flughafen aus, ist also keinesfalls zu vernachlässigen, zumal auch Rechtsansprüche bestehen.

Die Flughafenplaner haben die Chance verschenkt, durch Einbeziehung der General Aviation die flughafenaffinen Bereiche attraktiver zu machen (z.B. die Kombination mit Bürostandorten in einer Airportcity). Durch Beibehaltung einer verkürzten nordl. S/L-Bahn und die Beschränkung der GA auf den nördlichen Flughafenbereich hätten sich betriebstechnische und sicherheitsrelevante Probleme frühzeitig lösen lassen. Vor dem Hintergrund der durch 9-11 ausgelösten Diskussion der Sicherheitsstandards ist kein Konzept für die GA erkennbar.

Chance für Flughafenentwicklung verschenkt

Die Ausführungen der Flughafengesellschaft zu diesem Thema sind bestenfalls ungenau zu nennen: „...bei der beschriebenen Auslastung...werden für die Allgemeine Luftfahrt kaum noch Kapazitäten vorhanden sein“ (Antragsunterlagen, Ordner 37, M1). Das Problem einer Integration der GA in SXF lässt sich nicht durch ihr Ignorieren lösen.

Die Haltung der FBS ist rechtlich nicht haltbar. Auch Kleinflugzeuge, die wetterbedingt im Instrumentenlandeanflug in SXF landen wollen, können nicht abgewiesen werden, man kann sie ja nicht abstürzen lassen. Dies wird Auswirkungen auf den Linienflugverkehr haben.

Im Interesse der Wirtschaftsregion Berlin ist von der FBS ein attraktives Konzept zur Integration der GA in SXF oder ein Konzept für einen Ersatzstandort und dessen Finanzierung einzufordern.

Konzept zur Integration der GA muss her

**7. Finanzierung nur durch Objektprivatisierung darstellbar und kalkulierbar**

Die Ausbauplanung für Schönefeld ist am Markt vorbei geplant. Das demnächst von der FBS vorgelegte Finanzierungskonzept sollte deshalb von einer neutralen Instanz nachgeprüft werden. Ohne Ergebnisse vorwegzunehmen wird eine Empfehlung sein, den Flughafen ausbau kostengünstiger darzustellen. Das nach dem nicht zuletzt wegen einer öffentlich garantierten Rendite gescheiterten Projektprivatisierung entstandene Problem löst sich wie folgt:

Finanzierungskonzept wird Nachprüfung schwer standhalten

Eine nun im öffentlichen Besitz verbleibende Gesellschaft plant auf Kosten des Steuerzahlers einen opulenten Ausbau und kommuniziert den politischen Entscheidungsträgern, die Planung könne aus Zeitgründen nun nicht mehr geändert werden. Die bekannten Planer und Baukonzerne stehen bereit. Das Risiko einer zukünftigen 'Negativen Rendite' verbleibt bei der öffentlichen Hand.

Planung zu opulent, Risiko trägt Steuerzahler

Der spätere wirtschaftliche Erfolg des Flughafens kann aber nur marktwirtschaftlich und nicht planwirtschaftlich entschieden werden. Deshalb muss das kostengünstigste Konzept und Angebot durch Wettbewerb ermittelt werden. Nach der gescheiterten Projektprivatisierung kann deshalb nur eine Objektprivatisierung erfolgreich sein.

Nach 'Abspecken' der Masterplanung sollten die einzelnen Bereiche zur Realisierung ausgeschrieben werden. Die FBS muss sich langfristig auf den Kernbereich Vorfahrt der luftseitigen Infrastruktur zurückziehen. Ansonsten ist sie für die Vergabe von Konzessionen zuständig.

Dass diese Perspektive keine Unterstützung seitens der FBS erhalten wird, liegt auf der Hand. Im Sinne eines übergeordneten Interesses sind hier aber die öffentlichen Gesellschafter gefordert. Es wird sich zeigen, ob sie in einer zentralen Frage der Finanzierung die richtigen Konsequenzen ziehen und klare strategische Vorgaben machen.

Es besteht kein Zeitdruck

Das vorgeschobene Argument, der Flughafen ausbau könne keinen Zehaufschub wegen Umplanungen oder öffentlicher Ausschreibung dulden, hält der nüchternen Marktanalyse nicht stand. Jeden Tag, an dem keine Abschreibungen für ungenutzte Flughafeninfrastruktur anfallen, ist ein guter Tag für die Steuerzahler in Berlin und Brandenburg.

**Anmerkungen zur Finanzierung und Ausschreibung des Flughafen-Bahnhofs**

Die Zwischenfälle der letzten Jahre sind trotz des Flughafensystems entstanden, ohne dass die Berliner Flughäfen in Zukunft an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen werden.

Für eine Objektprivatisierung, wie sie die Banker von Morgan Stanley bereits Mitte der 90er Jahre dem Senat intern empfohlen hat, gibt es gute Gründe:

**Objektprivatisierung ist eine Expertenempfehlung**

- Das wirtschaftliche Risiko muss so weit wie möglich privatisiert werden
- Es ist nicht erklärbar, weshalb eine Flughafengesellschaft gleichzeitig Bauherrin und Betreiberin eines Bürohauses am Flughafen sein soll. Sinnvoller ist es, von einem nach Ausschreibung zu ermittelnden Privatinvestor Bürogebäude erstellen zu lassen und dafür Erbschafts- und Konzessionsabgaben zu kassieren.
- Die Airlines wissen am besten, welche Anforderungen sie stellen. Weshalb sollten nicht Lufthansa/StarAlliance Planung und Betrieb eines der Terminals überantwortet bekommen? In München ist die Lufthansa zu 40% am Terminal II beteiligt. Ggf. kann auch ein strategischer Partner aus Asien oder Amerika gewonnen werden.
- Die erfolgreichsten Geschäfts-Passagen werden von Spezialisten konzipiert, dies sollte man nutzen.

**Airlines einbinden**

**Externes Know-how nutzen**

Als privatisierungsfähige Objekte werden gesehen:

- Hauptterminal
- Nebenterminal
- Flugzeughangars
- Parkhäuser
- Hotel/Tagungsoenter
- Bürogebäude, Einkaufszentrum
- Freizeitpark
- Personenbeförderungssystem
- Maintenance, Treibstoffversorgung u.a.

Die Politik ist gefordert, ihrer finanz- wie verkehrspolitischen Verantwortung gerecht werden. Die öffentlichen Gesellschafter müssen ihre strategischen Interessen klarer definieren und gegenüber der Flughafengesellschaft durchsetzen.

**Strategische Ziele durchsetzen**

Ziel muss sein, die öffentlichen Investitionen und das Risiko für den Steuerzahler auf ein Minimum zu reduzieren. Deshalb muss vor weiteren planerischen Auftragserteilungen die Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und vor allem die Genehmigungsfähigkeit geklärt sein.

**Risiken reduzieren**