

## Wortprotokoll

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Wirtschaft, Forschung und Technologie**

3. Sitzung  
6. Februar 2012

Ort: Flughafen Schönefeld, Airportworld  
Beginn: 14.15 Uhr  
Schluss: 17.02 Uhr  
Vorsitz: Michael Dietmann (CDU)

#### Punkt 1 der Tagesordnung

#### **Besichtigung des Flughafengeländes**

Der Ausschuss führt eine Besichtigung durch.

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Liebe Kolleginnen und Kollegen! Nachdem jeder wieder seine eigenen Schuhe anhat und sich das besser anfühlt als mit geborgten Schuhen, kommen wir nun zum zweiten Teil unserer heutigen Ausschusssitzung, zu der ich Sie noch mal alle herzlich begrüße – die meisten erkenne ich ohne Helm wieder. Obwohl ich es gerade schon im Bus getan habe, begrüße ich noch einmal Frau Senatorin von Obernitz und Herrn Staatssekretär von Knobelsdorff, der jetzt völlig verändert aussieht. Schön, dass Sie unter uns sind. Ich habe Sie vorhin gar nicht richtig erkannt. Ich begrüße ferner insbesondere Herrn Prof. Schwarz, den Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, und zu meiner Linken Herrn Hermann Lindner, Director External Affairs von Air Berlin. Ihnen allen ein herzliches Willkommen in unserem Ausschuss! Außerdem begrüße ich Frau Silke Kaden und Herrn Fischer von der Deutschen Lufthansa AG. Auch Ihnen beiden ein herzliches Willkommen in unserem Ausschuss! – Wir haben die Kollegen des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr mit eingeladen. Ich sehe den einen oder anderen noch unter uns. Herzlich willkommen!

\* Die in der gedruckten Fassung des Protokolls schwarz-weiß sichtbaren Abbildungen sind in der PDF-Datei in der Dokumentation des Abgeordnetenhauses in den Originalfarben dargestellt.

Wir hatten uns darauf verständigt, uns im Wesentlichen auf die wirtschaftlichen Aspekte des Flughafens zu fokussieren und weniger auf die Themen, die es ansonsten noch gibt, die auch wichtig sind und eher etwas mit Flugrouten und Lärmbelästigungen zu tun haben. Vielleicht können wir uns im Zuge der Diskussion, die wir nachher führen, ein Stück weit an diese Vereinbarung halten, um dem Duktus des Wirtschaftsausschusses gerecht zu werden.

Ansonsten haben Sie alle die Tagesordnung bekommen. Ich gehe davon aus, dass es keinen Widerspruch gibt. Wenn das so ist, dann fahren wir jetzt in der Tagesordnung fort. Wir kommen zu

### Punkt 2 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs

**Neue Entwicklungen am Hauptstadtflughafen BER:  
Stand der Fertigstellungen, Erfahrungen aus dem  
Probetrieb, Planungen der  
Luftverkehrsgesellschaften**

(auf Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der  
CDU)

[0006](#)

WiFoTech

Dazu führen wir eine Anhörung mit den soeben schon begrüßten Damen und Herren durch. Ich gehe davon aus, dass wir dazu ein Wortprotokoll erstellen. Die entsprechende Technik ist vorbereitet. – Ich höre keinen Widerspruch. – Wir könnten an dieser Stelle eine Begründung durchführen, aber mit Blick auf die linke und rechte Seite sehe ich, dass wir darauf verzichten. Wir wissen alle, warum wir hier sind und dass es wichtig ist, dass wir hier sind.

Ich möchte nun Herrn Prof. Schwarz das Wort geben. Er hat eine Präsentation vorbereitet. Neben den interessanten Dingen, die wir schon erfahren haben, wird er sicherlich noch einige weitere interessante Informationen für uns haben. Insofern haben Sie, Herr Prof. Schwarz, das Wort. – Bitte sehr!

**Dr. Rainer Schwarz** (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH): Ich mache das am besten von dieser Seite, damit Sie nicht immer von der einen zur anderen Seite gucken müssen. – Ich habe ein paar Slides vorbereitet, zum einen, um noch mal ein bisschen einzuordnen, wo wir uns im Augenblick befinden, und zum anderen – das ist für Sie noch viel interessanter –, wohin wir uns mit dem neuen Flughafen bewegen wollen, aber vor allen Dingen, um zu sehen, was der Flughafen in wirtschaftlicher Hinsicht für die Hauptstadtregion bedeuten kann.

## Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt



**BER** BERLIN  
BRANDENBURG  
AIRPORT

**Berlin ist mit  
131 Destinationen verbunden.**

**69**  
Fluggesellschaften

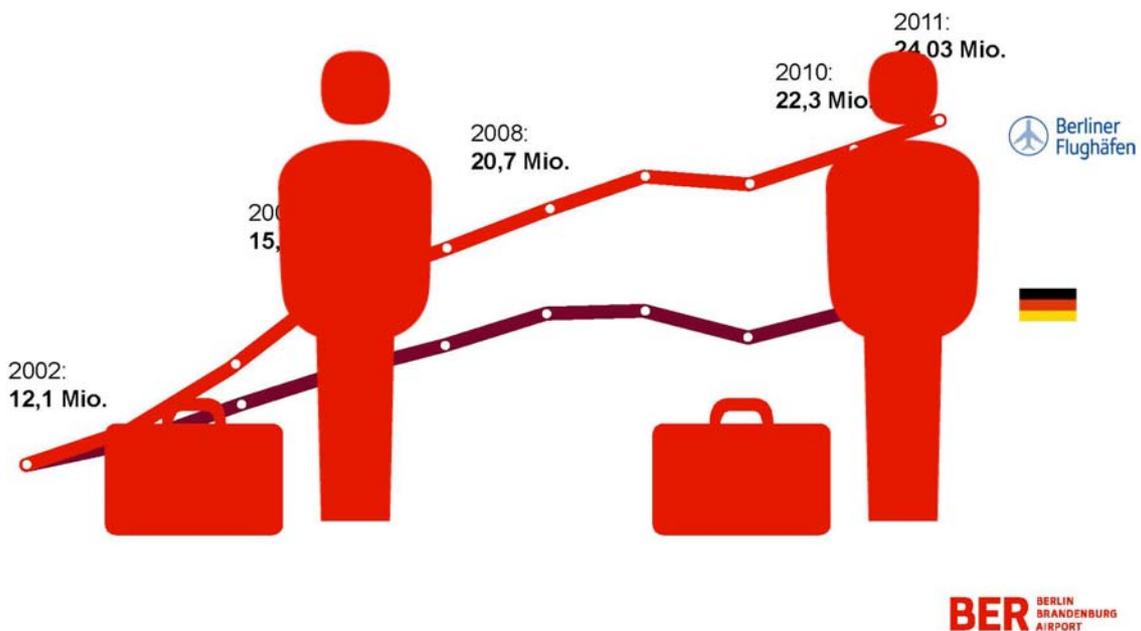
**131**  
Destinationen

**24.033.456**  
Passagiere

**BER** BERLIN  
BRANDENBURG  
AIRPORT

Das ist der Status quo. Sie sehen, schon jetzt verbinden die Flughäfen die Hauptstadtregion mit 130 Destinationen, schwerpunktmäßig innerhalb des Europaverkehrs. Im letzten Jahr verzeichneten wir einen Passagierrekord von 24 Millionen Passagieren. Um das ein bisschen einzuordnen, haben wir Ihnen einmal dargelegt, wie sich das Passagieraufkommen im Laufe der letzten neun Jahre entwickelt hat. Das ist im Vergleich zu dem, was sich ansonsten in der Bundesrepublik getan hat, schon ganz vorzeigbar. Kurzum: Im Laufe der letzten neun Jahre haben wir unsere Passagierzahl verdoppelt. Das ist weit mehr, als man ansonsten im Durchschnitt der deutschen Flughäfen zu verzeichnen hatte.

## Seit neun Jahren wachsen die Berliner Flughäfen schneller als der Bundesdurchschnitt.



Dabei spielen zwei Faktoren eine große Rolle. Zum einen ist das sicherlich ein Stück Nachholeffekt. Gerade in Westberlin waren wir gegenüber der Entwicklung der westdeutschen Flughäfen immer dadurch gehandicapt, dass bis vor 20 Jahren nur die Alliierten-Carrier hierher fliegen konnten. Insofern galt es erst einmal, ein Stück Boden aufzuholen, aber gerade im Laufe der letzten Jahre ist erfreulicherweise festzustellen, dass sich auch die Kunden zunehmend auf die neue Infrastruktur einrichten und beginnen, ihre Claims abzustecken. Daher ist sicherlich ein Stück der Dynamik auch schon dem neuen Flughafen, der neuen Infrastruktur geschuldet.

Wohin wollen wir mit dem neuen Flughafen? – Ich glaube, einen ersten Hinweis darauf gibt Ihnen das Bild, wenn Sie die Anzahl der Passagiere ein bisschen genauer sezieren, wie wir das mit dieser Folie gemacht haben. Also, diese 24 Millionen Passagiere in Berlin bedeuten

23 Millionen Originärpassagiere, das heißt, Passagiere, die den Flughafen benutzen, um entweder von hier loszufliegen oder hier anzukommen und eine Million Umsteigepassagiere. Das sind Passagiere, die den Flughafen nur benutzen, um das Flugzeug zu wechseln und dann in andere Destinationen zu fliegen. – Da gibt es gleich einen Fingerzeig, worin sich Berlin im Augenblick von den nächstgrößeren Flughäfen unterscheidet, München und Frankfurt. Wir haben zwar fast dieselbe Anzahl an Originärpassagieren, aber de facto haben wir keinen Umsteigeverkehr. Ich halte das nicht weiter für verwunderlich. Wer sich die jetzige atomisierte Situation anguckt, erkennt, dass kein Mensch ernsthaft auf den Gedanken kommt, wenn er von Manchester nach Schönefeld kommt, ins Taxi zu steigen, um dann anschließend von Tegel nach Peking weiterzufliegen. Genau dieses Manko werden wir mit dem neuen Flughafen beheben können. Das heißt: Erstmals in der Geschichte der Hauptstadtregion werden wir einen umsteigefähigen Flughafen haben, einen Flughafen, der zukünftig ermöglichen wird, sogar innerhalb des nichtöffentlichen Bereichs, des Sicherheitsbereichs, umzusteigen und damit auch ein Angebot an die Airlines zu machen. Die Diskussion wird sicher gleich zeigen, inwieweit die Airlines bereit sind, die Chance, die wir ihnen bieten, anzunehmen.

## Flughafen Berlin Brandenburg Hohes O&D-Aufkommen als Grundlage für weiteres Wachstum.

Passagierzahlen in Millionen (2011)



5

**BER** BERLIN  
BRANDENBURG  
AIRPORT

Die Langstreckenentwicklung ist nach wie vor verhalten. Wir haben mittlerweile insgesamt 15 Langstrecken. Als ich vor sechs Jahren hierherkam, hatten wir eine Langstrecke, und das war die nach Ulan-Bator – für diejenigen, die geografisch nicht so ganz auf dem Laufenden sind: Ulan-Bator ist die Hauptstadt der Mongolei –, aber das war es dann auch. Es hat sich da in der Vergangenheit schon einiges getan. Gleich zu Beginn dieses Jahres ist eine neue Langstrecke nach Abu Dhabi hinzugekommen, und Los Angeles wird in diesem Sommer aufge-

nommen werden, aber sicherlich besteht noch deutlich Raum nach oben. Das muss eine der Zielsetzungen sein, die wir mit dem Flughafen verbinden.

## Airlineentwicklung Langstreckenwachstum setzt sich fort.



6

Wir gehen davon aus, dass sich der Flughafen im Wesentlichen auf drei Säulen wiederfinden wird. Die Grundbasis ist, dass wir mit dem neuen Flughafen und der neuen Infrastruktur gleichzeitig bereits auch die rechtlich abgesicherte Möglichkeit haben werden, mehr oder weniger das Potenzial zu verdoppeln, und zwar dadurch, dass wir sowohl durch den Planfeststellungsbeschluss als auch durch entsprechende Gerichtsurteile die Möglichkeit haben werden, zwei weitere Satelliten zu bauen. Das ist in der heutigen Welt schon ein Riesensasset. Wir sehen an anderen Standorten, wie schwierig es ist, Infrastruktur überhaupt noch genehmigungsfähig zu bekommen, geschweige denn das auch noch gerichtlich durchzuexerzieren. Das ist wirklich ein Asset, aber der eigentliche Pfeiler unserer Entwicklung wird sicherlich nach wie vor der Incoming-Verkehr sein, also insbesondere die geradezu magnetische Wirkung Berlins, nicht nur für den Tourismus, sondern zunehmend auch für die Geschäftsreisenden.

Zum Zweiten wird das sicherlich auch unsere geografische Lage sein, wenn Sie so wollen, der westlichste Flughafen Osteuropas oder der östlichste Flughafen Westeuropas. Ich glaube, gerade diese Chance erwächst immer stärker, wenn man sieht, wie es mittlerweile den Konkurrenzflughäfen geht, die in einer vergleichbaren Situation sind. Warschau mit der LOT ist mittlerweile ein Standort, der im Laufe der letzten Jahre erheblich an Boden verloren hat. Sie alle haben möglicherweise gelesen, dass die MALEV, der Homecarrier von Budapest/Ungarn in die Insolvenz gegangen ist. Die CSA, die tschechische Airline, die Prag als Homecarrier be-

dient, erleidet möglicherweise in Zukunft ein ähnliches Schicksal, sodass diejenigen, die als Konkurrenzflughäfen infrage kommen, mittlerweile relativ überschaubar sind. Das ist eine Situation, die wir durchaus nutzen können, zumal sie sich auch materiell auswirkt. Die großen Drehkreuze Europas sind im Westen Europas, in Amsterdam, Paris, London und Frankfurt. Das sind, gerade zu den Wachstumsmärkten Asiens, dann doch schon Strecken, die häufig eine Stunde weiter entfernt sind als wir, sodass sich das nicht nur in der Kerosinrechnung auswirkt, sondern insbesondere dort, wo man an der Schnittstelle ist, muss man diese Strecken mit ein oder zwei Crews fliegen. Das sind dann schon fixe Kosten, die dabei eine große Rolle spielen. Insofern ist das eine Ausgangsposition, aus der sich mehr machen lässt.

Last not least wollen wir die Hauptstadt – wie ich es gerade schon mal angedeutet habe – auch als ein Drehkreuz, einen umsteigefähigen Ort weiterentwickeln, und auch da sehen wir noch deutliche Potenziale.

## **Magnet Berlin. Tor zum Osten. Capital Hub. Das Wachstum setzt sich fort:**



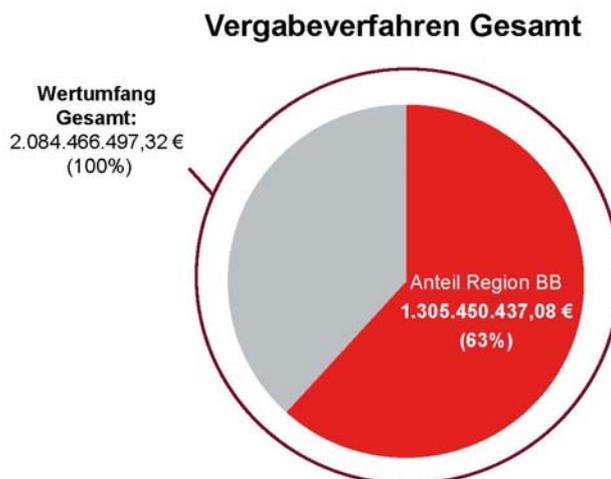


bahn, und bevor sie überhaupt zum Terminal kommen, können sie rechts abbiegen und sind dann sofort – auch das sind extrem kurze Wege – bei Ihrem General-Aviation-Terminal.

Diesen ganzen westlichen Bereich haben wir als Expansionsfläche geplant. Das ist das existente Vorfeld. Wir haben übrigens – mitten im Bau – noch eine zweite Standreihe mit über 20 Standplätzen einfügen müssen, aufgrund des starken Wachstums, das wir in den letzten Jahren hatten. Sie sehen hier die Expansionsfläche in Richtung Westen und die bereits ange-deutete Möglichkeit, dort noch zwei Satelliten hineinzubauen. Die westliche Begrenzung ist das Gebiet, wo die Flugzeughangars – hier der Air Berlin und hier der Lufthansa – stehen. Und das wird das zukünftige Gelände der ILA sein. Die ILA findet im September dieses Jahres statt.

## Vergabeschwelle überschritten: Über 2 Mrd. Euro vergeben

2.084.466.497 € Wertumfang, davon 63% Region Berlin Brandenburg (Stand 09. November 2011)



9

**BER** BERLIN  
BRANDENBURG  
AIRPORT

Was bedeutet der Flughafen wirtschaftlich? – Zunächst einmal aus der reinen Bauzeit heraus: Wir haben bis Ende letzten Jahres rund 2,1 Milliarden Euro vergeben. Sie sehen, es ist uns gelungen, einen Großteil der Vergaben in der Hauptstadtregion zu belassen. Das ist beileibe keine Selbstverständlichkeit, weil wir als Sektorenauftraggeber gezwungen sind, nach den europäischen Ausschreibungsbedingungen zu vergeben. Da ist vieles vorgesehen, aber nicht das Sitzland des jeweiligen Lieferanten oder Anbieters. Das heißt, es hat da schon einer konzentrierten Aktivität und Aktion bedurft, insbesondere auch der Kammern und Verbände, um die Unternehmen überhaupt wettbewerbsfähig zu machen, sich in Arbeitsgemeinschaften zusammenzuschließen, was früher in dieser Region nicht überall üblich war, um wettbewerbsfähige Angebote zu machen. Sie sehen, das ist zum größten Teil aufgegangen. Der brandenbur-

gische Ministerpräsident berichtet sogar: Für die Jahre 2009 und 2010 war die Auftragsvergabe, die wir allein in Brandenburg durchgeführt haben, ein größeres Konjunkturprogramm als die Mittel, die das Land vom Bund zugeteilt bekommen hat.

## **BER: Wirtschaftsmotor und Jobmaschine** **Insgesamt entstehen bis zu 40.000 neue** **Arbeitsplätze in der Region**

- **Durch den Flughafen BER geschaffene Arbeitsplätze**

- Ansiedlung in der Airport Region mit Unterstützung ART, ZAB und Berlin Partner
- Bsp: Siemens, MTU; Edeka, Mercedes Bank, dpa,...



airport region  
berlin brandenburg

ZAB  
ZukunftsAgentur  
Brandenburg

Berlin  
Partner

**BER** BERLIN  
BRANDENBURG  
AIRPORT

10

Ich hatte schon auf der Hinfahrt mit der Frau Senatorin darüber gesprochen: Ein Gutachten, das wir mal Mitte der Neunzigerjahre in Auftrag gegeben hatten, ist zu der Erkenntnis gekommen, dass durch den neuen Flughafen 40 000 neue Arbeitsplätze entstehen können, und zwar sowohl innerhalb des Flughafens als auch durch den Flughafen induzierte Arbeitsplätze. Wir haben mal die Protagonisten, die dafür verantwortlich sind, die ZAB, Berlin Partner und das Airport-Region-Team gefragt: Wie sieht denn eigentlich die Bilanz der letzten beiden Jahre, der Jahre 2010 und 2011 aus? – Das sind die Zahlen, die ermittelt worden sind. Das sind Ansiedlungen außerhalb des Flughafenzauns, die letztlich auf den Flughafen zurückzuführen sind. Ich kann von unserer Seite berichten: Wir haben seit 1996, als diese Studie entstand, versucht, mit Prof. Baum, der diese Studie gemacht hat, ein Zwischenfazit zu ziehen. Wir können im Augenblick berichten, dass wir statistisch pro Tag 2,5 neue Arbeitsplätze generieren – allein innerhalb des Flughafenzauns. Das hängt mit dem Wachstum zusammen. Wir werden mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens 20 000 Arbeitsplätze innerhalb des Flughafenzauns haben, das heißt, dass wir die größte Arbeitsstätte in der gesamten Hauptstadtregion sein werden.

Was liegt vor uns? – Drei wichtige Themen – zum einen sicherlich die Fertigstellung der Baulichkeiten. Sie haben das vorhin innerhalb des Terminals gesehen. Das betrifft nahezu aus-

schließlich nur noch den Innenausbau. Die Betriebsgebäude, die sich um das Terminal herum befinden, sind bereits fertiggestellt. Dort finden im Wochenrhythmus jeweils Einzüge statt, von den Sicherheits- und Abfertigungsgesellschaften, auch von unseren eigenen Truppen, die teilweise umziehen. Das konzentriert sich also im Wesentlichen um das Terminal.

## Meilensteine 2011

### 24. November: Startschuss für den Probetrieb



- 47 Probeläufe
- 15.000 Gepäckstücke, ca. 300.000 Gepäckstücke werden von der Gepäckförderanlage sortiert
- Über 100.000 Check-in-Vorgänge werden simuliert
- 500 verschiedene Ereignisse werden simuliert

**BER** BERLIN  
BRANDENBURG  
AIRPORT

Die zweite große Aufgabe ist, schon jetzt Vorsorge zu treffen, damit wir nach dem 3. Juni halbwegs reibungslos in den Betrieb gehen können. Dafür gibt es den Probetrieb, den wir am 24. November gestartet haben. Morgen beginnt der Komparsenprobetrieb mit den Berlinern und Brandenburgern, die anschließend dazukommen.

## Meilensteine 2012

### Februar: Der Komparsen-Probetrieb beginnt

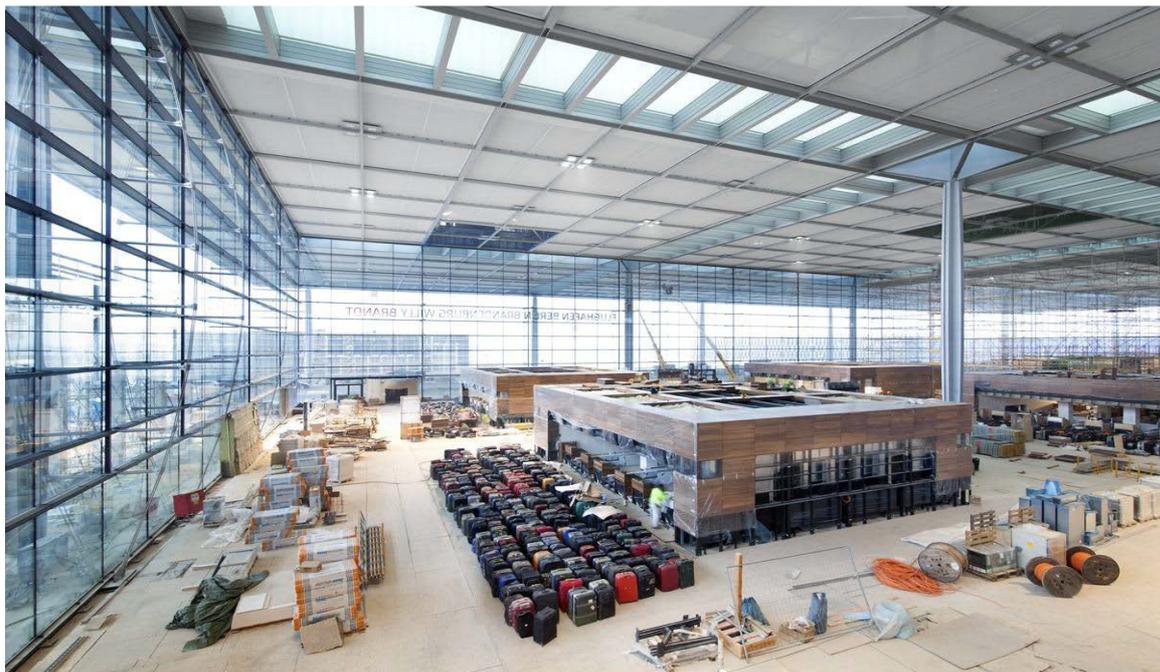


- 10.000 Berliner und Brandenburger testen sämtliche Betriebsabläufe vom Check-in, über die Sicherheitskontrollen bis hin zu Abflug und Ankunft am Flughafen, u.a.
  - Massentests
  - Nachttests
  - Sicherheitstests
  - Notfallübungen
- Der Probetrieb mit Komparsen findet von Februar bis Mai 2012 statt
- Bereits über 18.000 Anmeldungen für den Komparsen-Probetrieb
- Anmeldungen sind weiterhin möglich

**BER** BERLIN  
BRANDENBURG  
AIRPORT

## Meilensteine 2012

### Probetrieb



Die dritte große Aufgabe ist letztlich der Umzug in der Nacht vom 2. auf den 3. Juni. Wir werden von 22 Uhr bis 3 Uhr morgens die Stadtautobahn schließen, zumindest von nördlicher in südlicher Richtung. Wir werden – wie Sie hier sehen – dann über 600 Fahrten haben. Das betrifft nur den Geräteumzug. Der eigentliche Gebäudeumzug findet schon vorher statt. Dazu brauchen wir die Autobahn nicht zu schließen. Einen reinen Flugzeugumzug wird es auch nicht geben, weil wir all die Flugzeuge, die normalerweise in Tegel übernachten würden, schon am Abend zuvor zum neuen Flughafen fliegen. Das gilt ebenso für die Flugzeuge aus Schönefeld, sodass bereits am Abend des 2. Juni die ersten ankommenden Passagiere im Terminal abgefertigt und dann zu ihren Autos bzw. den Nahverkehrsmitteln gebracht werden. So können wir uns in der Nacht vom 2. auf den 3. Juni Ferryflüge sparen.

## Meilensteine 2012

### Umzug: Aus 2 mach 1



- Einseitige Sperrung der A 113 in Richtung BER in der Nacht vom 02. zum 03. Juni 2012
- Distanz TXL – BER: circa. 35 km (fünf Tunnel, 29 Autobahnbrücken)
- 600 Fahrten mit LKWs, Tiefladern und Spezialfahrzeugen
- Umzugsleitstelle koordiniert

**BER** BERLIN  
BRANDENBURG  
AIRPORT

Wir hatten letzte Woche ein Gespräch mit allen verantwortlichen Institutionen, damit jeder weiß, worauf es ankommt. Das ist schon eine deutliche Herausforderung. Sie müssen sich das so vorstellen: Da zieht praktisch eine kleine Stadt um. Am 2. Juni erfolgt dann um 22 Uhr die Schließung von Tegel. Der letzte Abflug wird durch Air Berlin und in Schönefeld durch Aero-Flot erfolgen. Das sind jeweils die ältesten Kunden, die wir dort haben, die dann auch den Abschlussflug durchführen werden. Am 3. Juni erfolgt zwischen 5.30 Uhr und 6 Uhr – das haben wir noch nicht genau festgelegt – der Erstflug durch die Lufthansa mit einem A 380. Die Nordbahn wird dann von Air Berlin genutzt werden, um damit den neuen Flughafen in Betrieb zu nehmen. Das ist das Regime, das wir uns für die nächsten vier Monate, für den Endspurt vorgenommen haben.

## Meilensteine 2012

### 02. Juni: Schließung der Flughäfen TXL und SXF



Schließung Tegel

- Letzter Abflug von airberlin



Schließung Schönefeld

- Letzter Abflug von Aeroflot



### 03. Juni 2012

### Der neue Flughafen geht an den Start



- Inbetriebnahme durch Start von airberlin und Lufthansa von der Nord- und Südbahn



Vielleicht noch ein kleiner Überblick, falls das nachher in der Diskussion gewünscht wird: Wir haben Karten vorbereitet, wie nun definitiv die Abflugrouten aussehen werden. – Auch das habe ich vorhin schon mit dem einen oder anderen am Rand diskutiert. – Sie sehen, wir sind auf der Nordbahn im Wesentlichen beim Geradeausflug bei der ursprünglichen Route geblieben. Die Änderungen, die es gegeben hat, sind für diejenigen, die neu betroffen sind, natürlich misslich, aber wenn man das mal objektiv unter der Gesamtsicht sieht, dann sind das deutlich lärm mindernde Verfahren, als ursprünglich mal vorgesehen war. Das betrifft die vorherige Abbiegung vor Ludwigsfelde. Indem wir hier ein wenig nach Norden abbiegen, sparen wir diesen Bereich aus. Das gilt in östlicher Richtung für die berühmte Müggelsee-Route, die zwar für Friedrichshagen Lärmbelastungen mit sich bringt, aber die objektiv lärm-schonender ist, als das der Geradeausflug über Erkner dargestellt hätte. Das gilt erst recht für die Südbahn. In der Südbahn sind wir jetzt von dem ursprünglichen Geradeausflug abgewichen. Dadurch, dass wir hier deutlich vorher nach Süden abbiegen, wird Blankenfelde-Mahlow – hier ist ein ziemlich dicht bewohnter Bereich – doch weitgehend verschont werden. Das Gleiche passiert dadurch, dass die Masse der östlichen Abflüge auf der Südbahn hier sofort eine relativ starke Kurve nehmen wird, sodass der ganze Bereich um Zeuthen, Eichwalde und Wildau verschont bleibt. Diese Route ist nur noch den ganz großen Flugzeugen vorbehalten, die diese enge Kurve nicht nehmen können, und das ist doch eine relativ überschaubare Anzahl. – Damit Sie auch grafisch nachvollziehen können, was die Fluglärmkommission jetzt empfohlen hat! Dieser Empfehlung ist das Bundesamt für Flugsicherung bekanntlich nahezu eins zu eins gefolgt. Das sind also die Flugrouten, die jetzt festgelegt wurden. – So viel erst einmal zur Einführung, Herr Vorsitzender! Ich weiß nicht, ob jetzt vielleicht die Vertreter der Airlines weitermachen oder ob Sie erst mal diskutieren wollen.

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Wir würden jetzt erst mal mit den Vertretern der Airlines weitermachen und danach in die Diskussions- und Fragerunde eintreten. Die Vertreter der beiden Airlines haben sich freundschaftlich geeinigt, dass die Lufthansa beginnt. – Bitte, Herr Fischer!

**Eckhard Fischer** (Lufthansa): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Senatorin von Obernitz! Sehr geehrter Herr Prof. Schwarz! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich erst einmal für die Einladung bedanken, die es uns ermöglicht, die Vorstellungen der Lufthansa zu präsentieren, was sie mit der Eröffnung des neuen Flughafens vorhat.



Sie sehen auf diesem Chart einen A380 oder zumindest den vorderen Teil davon und dass noch kein Name draufsteht. Irgendwann im Mai werden wir in Tegel den A380, unseren neunten, auf den Namen „Berlin“ taufen. Die Terminabstimmung mit dem Flughafen findet gerade statt. Dieser Airbus wird dann den Erstflug am 3. Juni von der Südbahn machen. – Ich habe meinen Vortrag etwas zusammengestrichen, damit wir Zeit gewinnen.

## Lufthansa Konzern: Zahlen – Daten - Fakten

	Unternehmenssitz	<b>1926 – 1945 Berlin</b> <b>Seit 1955 Köln</b>
	Mitarbeiter	<b>117.019</b>
	Nationalitäten	<b>149</b>
	Konzernflotte	<b>710</b>
	Fluggäste	<b>91,2 Millionen</b>
	Fracht/Post	<b>&gt; 2 Millionen t</b>

Stand 2010

2

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

## Der Lufthansa-Konzern und seine fünf Geschäftsfelder

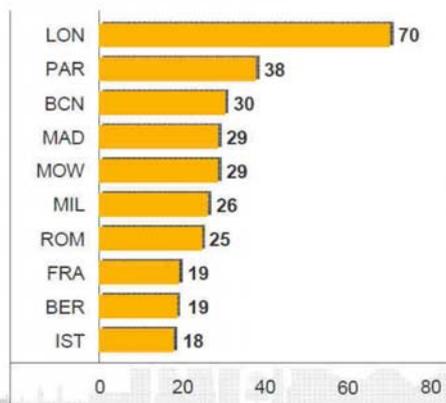
	<b>Passage Airline Gruppe</b>	Die Fluggesellschaften des Konzerns gehören zu den führenden Airlines der Welt und sind die größte Airline-Gruppe Europas.
	<b>Logistik</b>	Lufthansa Cargo – zählt zu den führenden Unternehmen im internationalen Luftfrachtverkehr.
	<b>Technik</b>	Lufthansa Technik – weltweit führender ziviler Anbieter luftfahrttechnischer Dienstleistungen.
	<b>IT-Services</b>	Lufthansa Systems – Einer der weltweit führenden IT-Dienstleister für die Airline- und Aviation-Branche.
	<b>Catering</b>	LSG Sky Chefs – weltweit führend bei Lösungen für das Airline-Catering, das Inflight-Equipment und das Inflight-Management.

3

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

## Berlin gehört schon heute zu den 10 größten Luftverkehrsmärkten in Europa

### Lokalpassagiere von/nach Europa inkl. Domestik in 2010 in Mio.



Anmerkung: Passagierzahlen von August 2010 bis Juli 2011  
Quelle: Lufthansa O&D market sizes

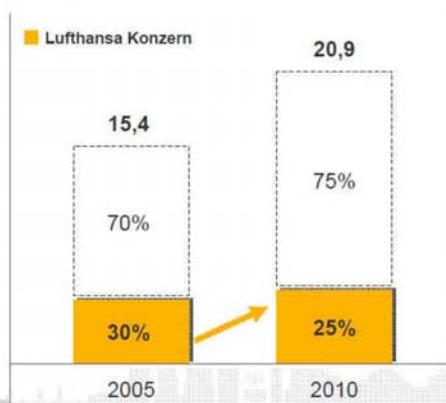
- Mit **19 Mio. Lokalpassagieren** von/ nach Europa (inkl. Domestik) ist Berlin der **neuntgrößte Markt** in Europa – **insgesamt 21 Mio. Lokalpassagiere** (inkl. Interkont).
- Berlin verfügt seit 2005 über das **drittgrößte Wachstum an Lokalpassagieren von/nach Europa** – hinter MOW und IST.
- Der **Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)** verstärkt die bestehende **Wachstumsdynamik** und **verankert Berlin fest im Herzen Europas**.

4

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

## Der Lufthansa Konzern befördert heute rund ein Viertel aller Lokalpassagiere in Berlin

### Lokalpassagiere in Berlin in Mio.



Quelle: Lufthansa O&D market sizes

### Wachstum in Berlin bietet Chancen für Lufthansa

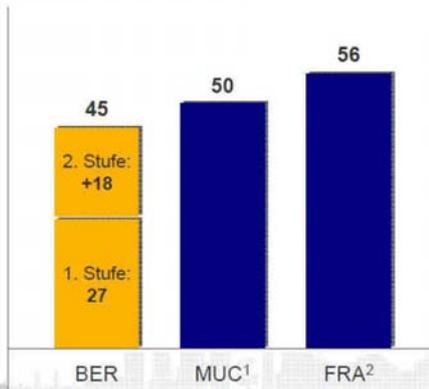
- Der Lufthansa Konzern steht heute schon in Berlin für **ein Viertel (25%) aller 21 Mio. Lokalpassagiere**.
- Das **Engagement des Konzerns** und seiner Partner bietet großes **Wachstumspotenzial**.
- Mit der Eröffnung des neuen Flughafens soll der Lufthansa Konzern in Zukunft **am Kapazitätswachstum überproportional partizipieren**.

5

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

## BER kann in punkto Kapazität zu den Drehkreuzen FRA und MUC aufschließen

### Passagierkapazität in Mio.



1. Bestehende Terminalkapazität ohne Berücksichtigung der Runway Kapazität 2. Bestehende Terminalkapazität ohne zusätzliche Kapazitäten von Terminal 3  
Quelle: Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH, Flughafen München GmbH, Fraport AG

### Weitsichtige Infrastrukturinvestitionen sichern zukünftiges Wachstum:

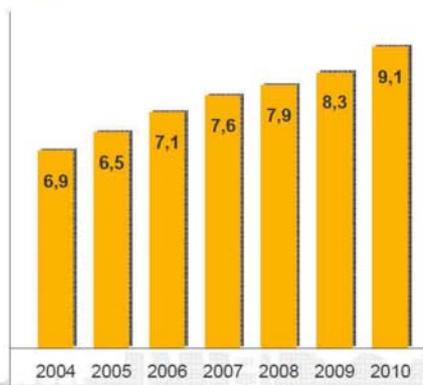
- Die Bündelung der bestehenden Verkehrsströme von/nach TXL und SXF bietet eine **höhere Anschlussqualität** für Lufthansa und STAR Allianz Partner.
- Die **direkte Fernbahnhofanbindung** vergrößert nachhaltig das Einzugsgebiet des neuen Flughafens.
- Mit der zweiten Ausbaustufe erreicht der neue Großflughafen BER eine Kapazität von 45 Mio. Passagieren im Jahr und liegt damit auf Augenhöhe mit MUC heute.

6

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

## Berlin boomt: Große Wachstumsdynamik in Tourismus, Kultur und Technologie

### Berlin Besucher Mio. Ankünfte



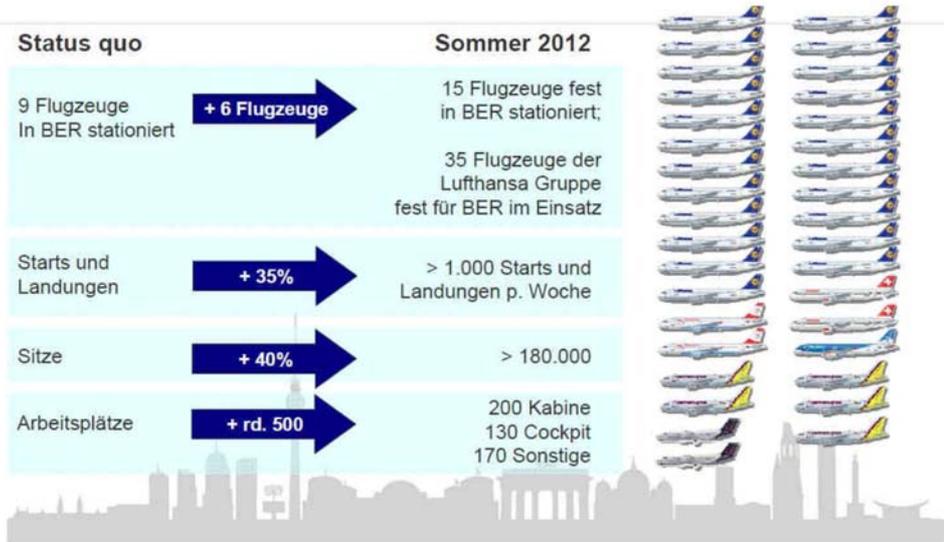
Quelle: Berlin Tourismus & Kongress GmbH, European Cities Monitor, Berliner Tagesspiegel, Financial Times Deutschland

- Berlin wird immer attraktiver; **Besucherzuwachs höher** als in Paris, London oder New York.
- Berlin ist die **drittgrößte Kongressstadt** weltweit mit zuletzt mehr als 9 Millionen Besuchern pro Jahr.
- Berlin laut „European Cities Monitor“ mit **größter Veränderungsdynamik aller europäischen Metropolen**.
- Berlin mit Wachstum bei kreativen Branchen, v.a. in der Kultur- und Technologieszene.

7

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

## Wachstum in Berlin



## Zielorte



\*Anmerkung: EWR als Langstreckenziel in den genannten 49 Zielen erhalten

## Flugplan für Fluggäste aus Berlin und Brandenburg



### BER-Flugplan der Lufthansa konsequent auf Lokalnachfrage ausgerichtet:

- Optimale Abflugzeiten für den Berliner Lokalmarkt
- Hochfrequente Anbindung europäischer Metropolen (vielfach im doppelten Tagesrand)
- Flugzeugumläufe beginnen und enden in Berlin
- Ergänzung der bestehenden Produktion von Verbund- und Kooperationspartnern

**Erschließen neuer Märkte:** Anbindung von Berlin an Europa wird durch **Neuaufnahme von VLC, BLQ, BHX** deutlich verbessert

**Zwei Langstreckenziele TLV und BEY geplant** – „subject to government approval“

Sie sehen hier unser Vorhaben ab dem 3. Juni. Wir stellen sechs zusätzliche Flugzeuge in Berlin hin und werden unsere Programmkapazität um fast 35 Prozent steigern. Wir erwarten einen Arbeitsplatzanstieg von ca. 500 Mitarbeitern in folgender Aufteilung: 200 Kabine, 130 Cockpit und 170 Sonstige. Neben unseren Lufthansaflugzeugen haben wir auch unsere Konzerntöchter, das sind die Swiss, die Austrian Airlines, die Brussels Airlines und die British Midland sowie die Germanwings als Low Coster. Zusätzlich werden wir noch mit unseren Star-Alliance-Partnern ein Gesamtprogramm auflegen, das dann 49 Ziele beinhaltet. Die Zielorte können Sie hier sehen, aber ich fürchte, von den hinteren Bänken nicht mehr. Wie Sie sehen, erweitert die Lufthansa ihr Streckennetz von heute acht Zielen auf 38 Ziele, plus Partner auf 49 Ziele, was ganz erheblich ist.

Der Flugplan ist konsequent auf die Lokalnachfrage in Berlin ausgerichtet, das heißt, optimale Abflugzeiten für den Berliner Lokalmarkt, also gerade bei den Hauptstädten Tagesrandverbindungen – morgens Abflug Berlin, abends Abflug Berlin –, sodass die Passagiere jeweils am Zielort den Tag nutzen können. Wir ergänzen die bestehende Produktion unserer Verbund- und Kooperationspartner. Wir verstärken zum Beispiel die Wien-Strecke, die derzeit nur von der Austrian Airlines geflogen wird, und erschließen auch neue Destinationen. Außerdem werden wir – das ist ganz neu, das gibt es noch nicht von Berlin aus – die Städte Valencia, Bologna und Birmingham neu anfliegen. Zwei Langstreckenziele, Tel Aviv und Beirut, sind auch geplant, allerdings haben wir dafür noch nicht die Verkehrsrechte erhalten. Wir gehen aber davon aus, dass wir sie bekommen werden.

## Optimiertes Geschäftsmodell der Lufthansa in Berlin



- **Stationierung einer jungen, homogenen Airbus-Flotte** mit moderner Kabine
- **Produktiver Flugzeugeinsatz** durch optimierte Umlaufpläne und lokale Wartung durch die Lufthansa Technik in der neuen Wartungshalle („Homebase“-Konzept)
- **Lokale Stationierung der Cockpit- und Kabinen-Crews** mit optimierten Umlaufplänen
- **Kabinen-Bereederung über Partnerunternehmen**
- Konsequente **Senkung aller Faktorkosten** entlang der Wertschöpfungskette

Wir stationieren – anders als heute, wo wir einen Mix an Flugzeugtypen haben – ab dem 3. Juni ausschließlich jüngste Airbus-Flugzeuge – ein Airbus zum Beispiel, der am 3. Juni eingesetzt wird, wird erst kurz vorher ausgeliefert –, also eine hochmoderne Flotte mit entsprechend geringerem Kerosinverbrauch. Die Flugzeugeinsätze werden hochproduktiv gefahren, weil wir uns kostenseitig gegen die Low Coster durchsetzen müssen. Das heißt, wir müssen in einer bestehenden Kostenstruktur Produktivitätsvorteile schaffen. Das können wir nur über eine Produktivitätssteigerung bei Flugzeug und Personal erreichen.

Die Technikkosten werden bei einer homogenen Flotte auch deutlich gesenkt werden können. Wir stationieren Cockpit- und Kabinencrews, sodass wir nicht – wie heute – die Crews aus Frankfurt haben, die im Hotel übernachten müssen, um dann morgens auf Strecke zu gehen. Die Kabine berädern wir über ein Partnerunternehmen. Das ist neu bei Lufthansa, aber auch hier besteht die Notwendigkeit, die Kostenstrukturen denen der Low Coster anzunähern. Letztendlich geht es darum, die Faktorkosten konsequent zu senken.

## Die Lufthansa Technik AG investiert selbst einen zweistelligen Millionenbetrag in eine weitere Wartungshalle am Standort SXF

### Hangar für Line Maintenance

- Baubeginn 21.06.2011
- Fläche ca. 6700 m<sup>2</sup>
- Belegung Kurzstreckenflugzeuge 3 x A321 bzw. (2 x A321 + 2 x A320)
- Belegung Langstreckenflugzeug: A340, B747
- Fertigstellung Juni 2012



Quelle: PSP-Architekten

Aufgrund der erhöhten Flugzeuganzahl benötigen wir einen zusätzlichen Flugzeughangar – wir haben schon einen in Schönefeld –, der die Wartungsarbeiten der Lufthansa übernimmt. Zusätzlich werden wir bei Selchow, also im Westen der Flughafenfläche, einen Hangar bauen, der zeitgerecht fertig sein wird. Wenn Sie diese Erhebung in der Mitte sehen: Da passt dann auch ein Airbus-340-Leitwerk durch.

## Ankommen und Abfliegen am BER – ein neues Reiseerlebnis



Wir haben dann noch verschiedene, lufthansaseitig eigene Einrichtungen, das sogenannte Dedicated Equipment, und zwar rüsten wir alle unsere neuen Lufthansa-Gates – an denen sind wir im Mainpier heute vorbeigegangen – mit sogenannten Self-Boarding-Gates aus. Das heißt, der Fluggast boarded sich selbst.

## Lufthansa am Flughafen BER – die Qualitätsairline !



Von und nach Berlin:  
**Europaweite Business Class**



**All-Inclusive-Preise**  
(Gepäck, Meilen, Bordverpflegung)



In Berlin: **First Class Check-in Area mit Wartelobby**



In Berlin: **Senator und Business Class Lounge**



In Berlin: **Automatisierte und schnelle Bodenprozesse**



**Meilen sammeln** auf jedem Flug



14

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

Wir werden in der Abflughalle einen First-Class-Check-in haben, mit vier Countern – dezent, elegant, für unsere Premiumkunden. Wir werden eine komplette Insel für uns bekommen und absehbar für die Spitzenzeiten eine halbe weitere Insel, sodass wir dann ein Viertel der Check-in-Kapazitäten belegen werden. Wir werden wieder unsere bekannten Selfserviceautomaten aufstellen. Am Ende des Mainpiers sind wir heute daran vorbeigegangen: Dort befindet sich unsere Senator- und Businesslounge mit einer Fläche von mehr als 1 500 m<sup>2</sup>, um unseren Premiumkunden den von ihnen gewohnten Service bieten zu können.

## Station & Kabine ziehen gemeinsam in das Berlin Airport Center (\*BAC) in der Airport City



- Die Bürokapazitäten im Terminal sind stark begrenzt
- Das ca. 150m entfernte BBAC bietet jedoch ausreichend Platz für Station und Kabine
- Grundsteinlegung im Mai 2011 / Fertigstellung im April 2012

15

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

## Lufthansa ist und bleibt wichtiger Partner für Berlin



→ Neben Frankfurt ist der **Lufthansa Konzern nur in Berlin mit allen Geschäftsfeldern engagiert**. Passage Airlines, Cargo, Technik, Catering und IT-Sparte in Berlin vertreten.



→ **Lufthansa beschäftigt heute mehr als 3.500 Mitarbeiter** in mehr als 20 Konzern- und Beteiligungsgesellschaften in Berlin-Brandenburg und gehört damit schon heute zu den größten privaten Arbeitgebern der Region.



→ Der Lufthansa Konzern hat in den letzten Jahren **mehrere hundert Millionen Euro in Berlin investiert** (z.B. modernes Simulatorzentrum für die Pilotenausbildung in Schönefeld und Call-Center in Adlershof, Wartungszentrum Lufthansa Technik).

16

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



17

Lufthansa Aviation Konzern | Passage | Logistik | Technik | Catering | IT Services

Das war das Wesentliche. – Danke sehr!

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Vielen Dank! – Wir haben eben geklärt, ob wir die Präsentationen bekommen. Sie gehen uns zu, sodass dann diejenigen, die daran interessiert sind, das, was wir eben übersprungen haben, vielleicht noch einmal nachlesen können. Wir würden auch Fragen, falls sich welche stellen, jetzt schon entgegennehmen. Also, bitte keine Zurückhaltung – Frau Matuschek hat sich schon gemeldet –, wer daran Interesse hat. – Bitte, Herr Lindner!

**Hermann Lindner** (Air Berlin): Guten Tag, meine Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Vorsitzender Dietmann! Sehr geehrte Frau Senatorin von Obernitz! Sehr geehrter Herr Schwarz! Vielen Dank für die Gelegenheit, heute die Air Berlin in Berlin vorstellen zu dürfen!

# airberlin in Berlin

Februar 2012

Hermann Lindner  
Director External Affairs

030-34341182  
hlindner@airberlin.com



## Ethiad und airberlin – eine Welt voller Möglichkeiten



airberlin und Etihad Airways starten in eine weitreichende strategische Partnerschaft. Mit unserem neuen Partner bieten wir Ihnen insgesamt 239 Ziele in 77 Ländern. Eine ganz neue Vielfalt an Reisezöglichkeiten in den Mittleren Osten, nach Afrika, Asien und Australien.



Ab dem 15. Januar 2012 fliegt airberlin viermal wöchentlich von Berlin nach Abu Dhabi.

Auch die Vielfliegerprogramme topbonus und Etihad Guests beginnen ihre Kooperation an diesem Tag.



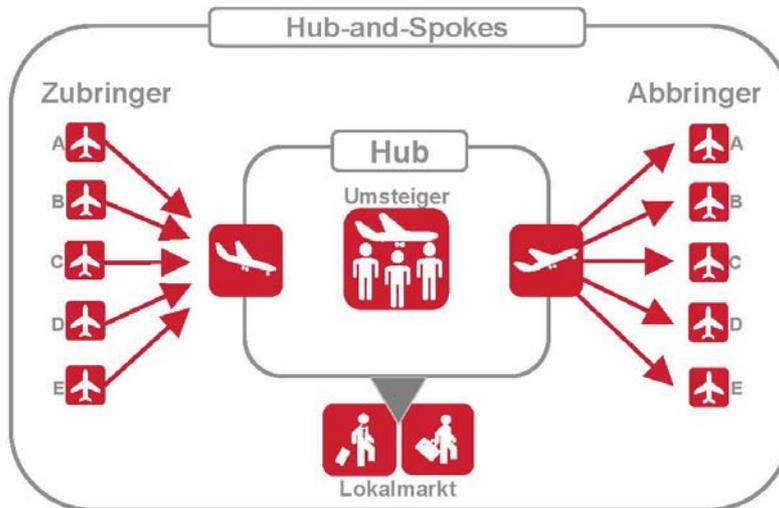
Wir haben ein aufregendes Jahr vor uns. Das sind schon in der ersten Hälfte des Jahres 2012 im Wesentlichen drei Meilensteine. Erstens: Das kürzlich beschlossene Investment von Etihad in Air Berlin, das sicherlich auch für uns große Änderungen bringen, Auswirkungen auf eine Verstärkung unseres Streckennetzes haben und vielfältige Möglichkeiten bieten wird, an das Netz der Etihad anzuknüpfen. Das sind vornehmlich Verbindungen in Richtung Osten und Langstrecken in Richtung China und Afrika. Andererseits wird die Air Berlin verstärkt in Richtung Westen, in Richtung Vereinigte Staaten fliegen, was bereits mit der Streckenaufnahme nach Los Angeles im Mai stattfinden wird, zusätzlich zu der Direktverbindung nach New York.

## Wir haben neue Partner gewonnen: oneworld – weltweit führende Allianz von Qualitätsfluggesellschaften



Ein zweiter wichtiger Meilenstein wird der Beitritt zur Oneworld-Allianz sein. Dazu wird die Unterzeichnung am 20. März 2012 stattfinden. Die großen Player dabei sind die British Airways, Iberia, American Airlines, Qantas, im asiatischen Raum die Cathay Pacific und die Japan Airlines. Das heißt, die Beteiligung an dieser Allianz wird vielfältige Möglichkeiten des Anschlusses an deren Netze bieten und umgekehrt, dass wir die Passagiere der Langstreckencarrier, die sich entscheiden werden, nach Berlin zu kommen und das Potenzial dieser Stadt mitzunehmen, innerhalb Europas weiter verteilen können.

## BER wird von airberlin zum Drehkreuz ausgebaut



- Zeitliche Optimierung und Konzentration in Wellen
- Mehrfrequente Bedienung
- Ausreichende Infrastruktur
- Selbstverstärkende Wachstumsdynamik
- Unterstützt Incoming Verkehr eines Marktes
- Bedienung von zusätzlichen Märkten
- Mehr Destinationen möglich
- Gleichmäßige und höhere Auslastung
- Basis für Interkont-Flüge
- Kostenvorteile für die Airline
- Netzzugang für oneworld Allianz in Zentraleuropa



Die Air Berlin hatte schon im Mai 2010 begonnen, in Tegel ein Drehkreuz zu entwickeln. Das heißt, wir haben angefangen, Zubringerflüge nach Berlin in einem abgestimmten Wellensystem einzurichten – auch für die Weiterflieger. Was ist ein Drehkreuz? – Wir haben in der Fluglärnkommision vielfältige Diskussionen darüber geführt, warum das ein Drehkreuz sein muss. Ein Drehkreuz wird nicht planfestgestellt, sondern eine Airline entscheidet sich für ein Drehkreuz, aus der Stärke heraus, dass wir schon lange Jahre ein Wachstumsmotor dieser Stadt sind und das auch weiterentwickeln wollen. Ein Drehkreuz bietet die Möglichkeit, dass Strecken, die sich im Point-to-Point-Verkehr nicht tragen würden, in Verbindung mit einem Drehkreuz profitabel sind. Dadurch bieten sich vielfältige Möglichkeiten von Streckenangeboten, die sich allein nicht tragen würden.

## Die Erfahrung zeigt: Das Hubmodell ist erfolgreich und nachhaltig



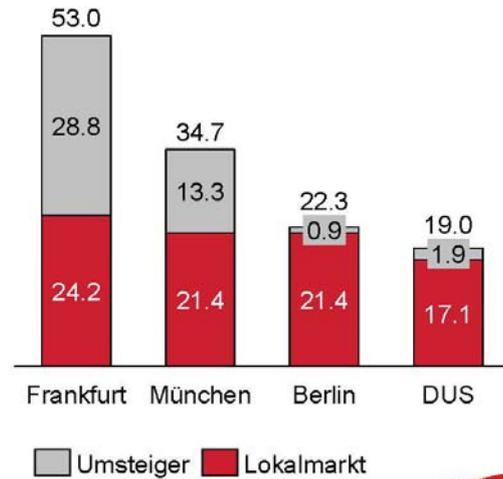
Wir haben in der ganzen Welt eine Reihe von Drehkreuzen und auch einige in Europa, in Deutschland die Lufthansa in Frankfurt und München. Es hat sich gezeigt, dass es im Prinzip nur zwei Drehkreuze auf der Welt gibt, die zwei große Carrier vertragen. Das sind Chicago und Atlanta in den USA. Ansonsten wird ein Drehkreuz in der Regel von einem Carrier dominiert, weil man sich ansonsten kannibalisieren würde, um dieses Drehkreuz zu entwickeln.

## Berlin als Metropole mit starkem Lokalmarkt braucht einen leistungsfähigen Großflughafen

**Berlin – zentrale Lage in Europa**



**Starker Lokalmarkt in Berlin**



Quelle: PaxIS Plus 2010

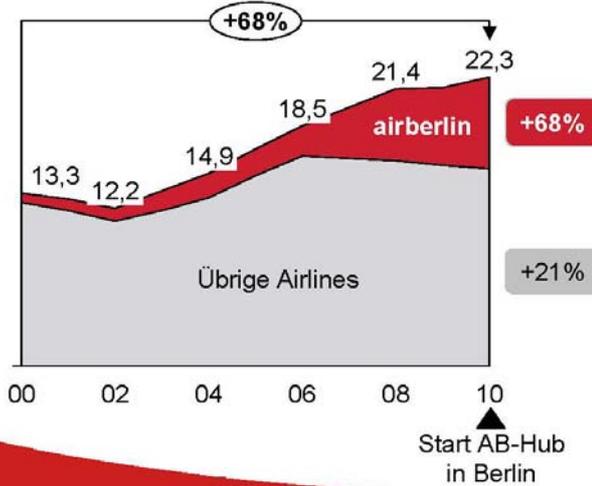
6



Das zeigt das Wachstum, wie wir in den vergangenen Jahren in Berlin überproportional gewachsen sind. Das heißt, dass wir ein durchschnittliches Wachstum von 68 Prozent darstellen, und seitdem wir das kleine Drehkreuz haben, das die infrastrukturellen Möglichkeiten in Tegel zugelassen haben, sind wir auch hier erfolgreich.

## airberlin hat großen Anteil an der Erfolgsgeschichte Berlin – AB-Drehkreuz als weitere Wachstumstreiber

Passagiere Flughafen Berlin [Mio.]



Keyfacts AB-Drehkreuz Berlin

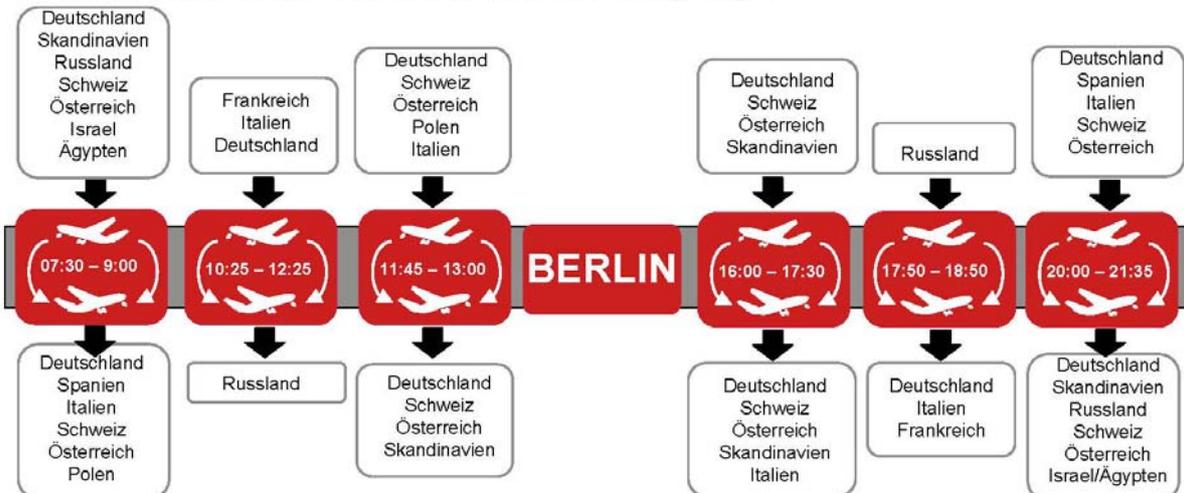
- 7,2 Mio. Passagiere
- Nummer 1 mit 32% Marktanteil (TXL 49%)
- 72 Ziele davon 9 Interkont
- Über 3.200 Direktflüge pro Woche
- Über 9.000 Umsteigeverbindungen
- Über 10.000 Umsteiger pro Woche



7

## Schon im Sommer 2010 hat airberlin im Vorgriff auf BER in Tegel ein Drehkreuz aufgebaut

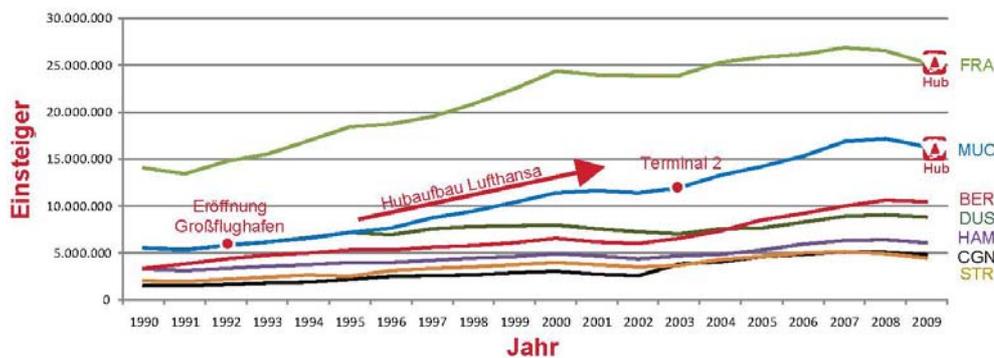
Neues Hubkonzept: 6 Wellen mit bis zu 22 Flugzeugen



8

Das zeigt noch mal das Hub-Konzept. Es ist wichtig, dass man in einem Drehkreuzbetrieb einen Parallelbetrieb hat. Wir benötigen dort zwingend den Parallelbetrieb der Startbahnen, weil der relativ gleichzeitig landende Verkehr eng getaktet sein wird und in kurzer Zeit die Flugzeuge umgedreht werden, um dann wieder abzufliegen und in diesem Wellensystem optimale Anschlüsse darzustellen. Sie können das vielleicht von hinten schlecht sehen, aber hier sieht man, wie sich eine überproportionale Entwicklung in einem Hub darstellt. Das sind vor allen Dingen Frankfurt und München. Wenn ich zurückdenke: Ich habe die Flughafeneröffnung 1992 in München mitgemacht. Es war ein kleiner Schock am Anfang, als man von 11,5 Millionen Passagieren in Riem zum Franz-Josef-Strauß-Flughafen umgezogen ist, wo es dann 12 oder 12,5 Millionen Passagiere waren, und wie innerhalb von zehn Jahren das Terminal voll war, das heißt, dass ein zweites Terminal gebaut werden musste. Die Lufthansa hatte sich entschieden, dort einen Hub zu entwickeln. Jetzt, wiederum nach zehn Jahren, wird bereits ein weiterer Satellit gebaut, verbunden mit der Diskussion über eine dritte Start- und Landebahn. Wir haben in den letzten Jahren gesehen, dass Berlin das Potenzial hat, sich entsprechend schnell zu entwickeln, wenn die Infrastruktur vorhanden ist.

### Der Flughafen München hat einen erfolgreichen Hubbetrieb etabliert



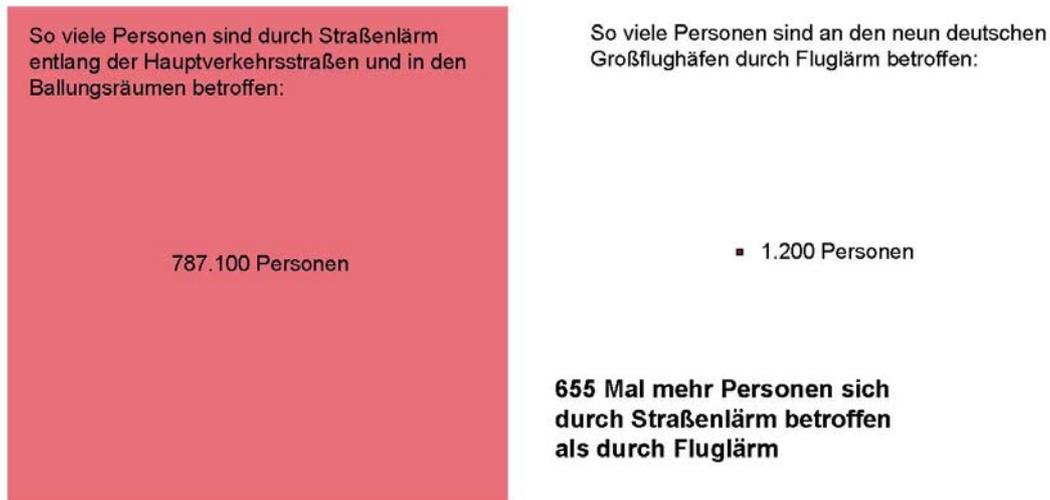
München hat sich seit dem Neubau deutlich von anderen deutschen Airports abgesetzt

- 1 Kommerzielle Voraussetzungen (Lokalmarkt, Lage, Home Carrier)
- 2 Neubau (alter Flughafen ohne Wachstumsperspektive)
- 3 Parallelbahnbetrieb (für effizienten Hub-Betrieb)
- 4 Commitment Home Carrier

Quelle: Statistisches Bundesamt (Einsteiger an deutschen Flughäfen, oneway)



## 655 Mal mehr Menschen sind nachts von Straßenlärm betroffen als von Fluglärm<sup>1</sup>:

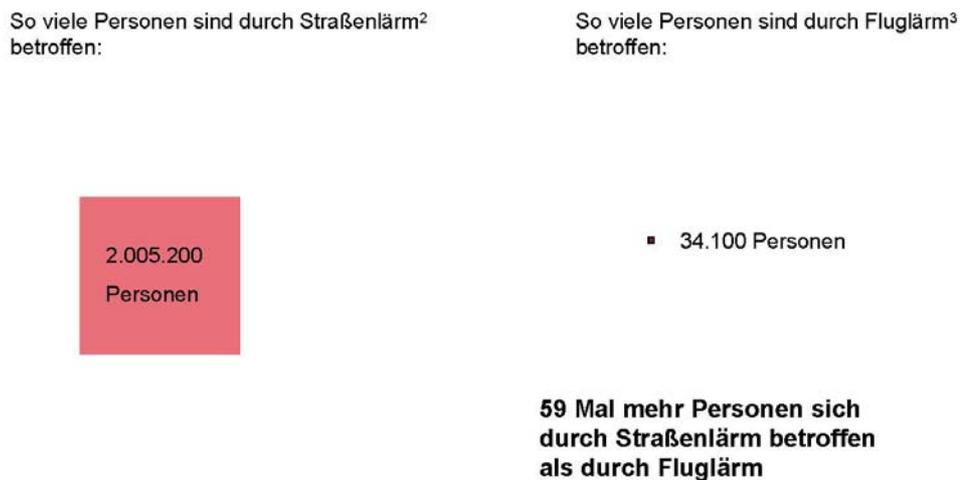


<sup>1</sup> Bei Nacht über 60 Dezibel

Quelle: Umweltbundesamt 2009, Zusammenstellung der Mitteilungen der Bundesländer entsprechend § 47c BImSchG



## Auch bei einem anderen Lärmpegel bleibt das Verhältnis ähnlich<sup>1</sup>:



<sup>1</sup> Bei Nacht über 55 dB

<sup>2</sup> Entlang von Hauptverkehrsstraßen und in den Ballungsräumen; <sup>3</sup> An den neun deutschen Großflughäfen  
Quelle: Umweltbundesamt 2009, Zusammenstellung der Mitteilungen der Bundesländer entsprechend § 47c BImSchG



## Vergleiche zeigen ebenfalls eine höhere Belastung durch Straßenlärm:

### Vergleich Tag bei mehr als 55, 65 und 70 dB:

Tag	Straßenlärm <sup>2</sup>	Fluglärm <sup>3</sup>	Belastung Straßen- zu Fluglärm
>55 dB	6.548.000	750.500	9 Mal höher
>65 dB	1.761.700	29.600	59 Mal höher
>70 dB	676.400	2.300	294 Mal höher

### Vergleich Nacht bei mehr als 50, 55 und 60 dB:

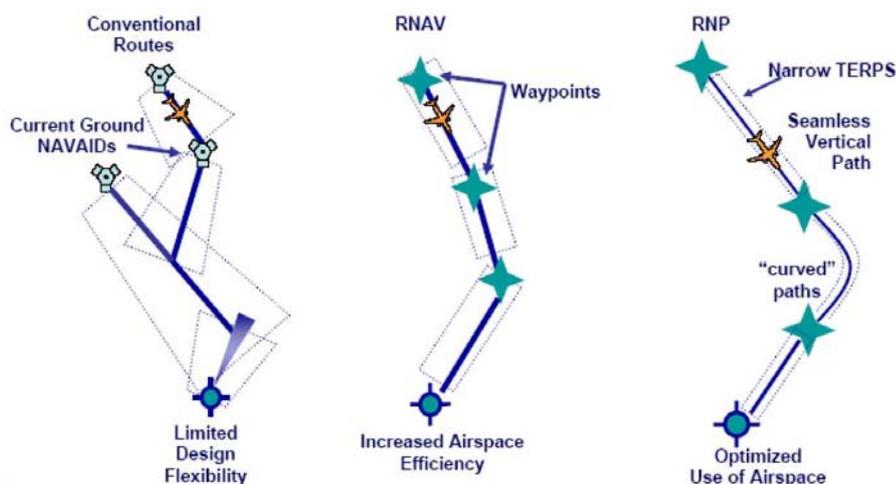
Nacht	Straßenlärm <sup>2</sup>	Fluglärm <sup>3</sup>	Belastung Straßen- zu Fluglärm
>50 dB	4.124.600	258.900	16 Mal höher
>55 dB	2.005.200	34.100	59 Mal höher
>60 dB	787.100	1.200	655 Mal höher

<sup>1</sup> Umweltbundesamt 2009, Zusammenstellung der Mitteilungen der Bundesländer entsprechend § 47c BImSchG  
<sup>2</sup> Anzahl betroffener Personen entlang von Hauptverkehrsstraßen und in den Ballungsräumen  
<sup>3</sup> Anzahl betroffener Personen an den neun deutschen Großflughäfen

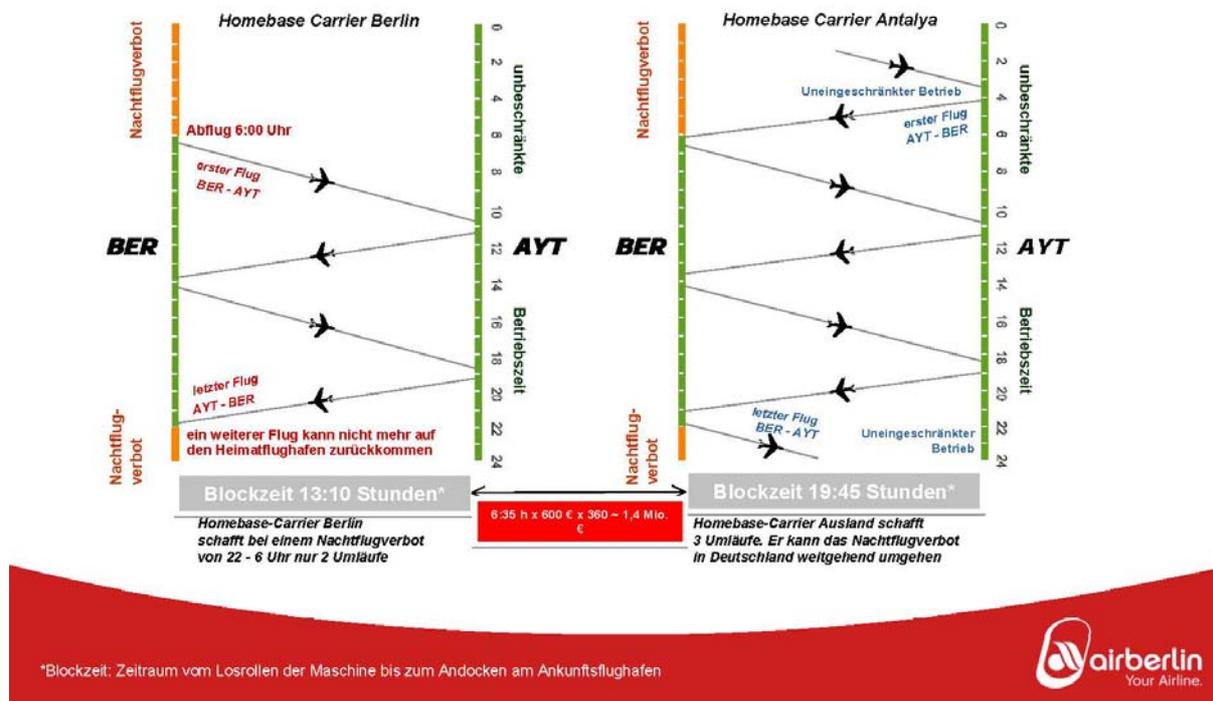


## Performance Based Navigation

### R-NAV / RNP Basics



## Touristisch geprägte Flüge bedürfen verstärkt der Tagesrandzeiten, um wettbewerbsfähige Umläufe darzustellen



Ich möchte noch einige Worte zum Nachtflug sagen, zu den Schulterstunden, warum das für den Warmwasserverkehr wichtig ist, um eine vernünftige Produktivität hinzubekommen. Wir sehen, dass der Wettbewerb in diesem Segment extrem stark ist – auch durch die neuen Carrier in der Türkei und in Nordafrika, im klassischen Chartersegment und Warmwasserbereich.

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Wir sind aufgeklärt worden, aber vielleicht können Sie noch mal erklären, was Warmwasserbereiche sind.

**Hermann Lindner (Air Berlin):** Mit Warmwasserbereich würde ich das bezeichnen, was um das Mittelmeer stattfindet. Mit anderen Worten: Das ist der touristische Verkehr.

Wir sehen, dass durch die Standortvorteile, die außerhalb der Grenzen Europas da sind, dass die Luftfahrt in Europa, in Deutschland hoch reguliert ist. Zuletzt haben wir das massiv bei der Luftverkehrssteuer gesehen, aber auch bei der Flugzeugproduktivität. Wenn eine Luftfahrtgesellschaft, die nachts von anderen Standorten fliegen kann und dann im Wettbewerb mit den deutschen Airlines fliegt, die eine wesentlich geringere Flugzeugproduktivität haben, dann spielen für den Veranstalter fünf oder zehn Euro eine Rolle, ob dort Kontingente verkauft werden können oder nicht. Das Flugzeug per se ist das kapitalintensivste Gerät, das einer entsprechend hohen Produktivität bedarf, um im europäischen und internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

airberlin ist bereits Marktführer in Berlin und hat begonnen, Berlin zu einem Hub auszubauen. airberlin bietet den oneworld-Mitgliedern somit ein attraktives Drehkreuz.

airberlin  
Your Airline.

BER  
FLUGHAFEN  
BERLIN  
SPANDAU

sei namensträger  
sei marktführer  
sei airberlin in berlin

airberlin  
Your Airline.

Das symbolisiert die Partnerschaft mit Berlin. Die Air Berlin trägt den Namen der Stadt Berlin, und wir tragen zu einem maßgeblichen Anteil mit dazu bei, die Incoming-Passagiere in die Stadt zu bringen, und das wollen wir auch in Zukunft weitermachen. – Herzlichen Dank! – [Allgemeiner Beifall]

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Vielen Dank, Herr Lindner! – Es war uns besonders wichtig, neben der Besichtigung des Baufortschritts, auch mit den Airlines ins Gespräch zu kommen. Denn es wird deutlich, dass es, wenn man eine gute Infrastruktur hat, trotzdem starker Partner bedarf, die den Flughafen letzten Endes erst zu einem attraktiven Standort machen können. Sie haben schon einige Anregungen und Themen benannt, sodass wir in die Diskussion einsteigen können. Es stehen bereits vier Kolleginnen und Kollegen auf meiner Redeliste, und es beginnt Frau Matuschek. – Bitte, Frau Matuschek, Sie haben das Wort!

**Jutta Matuschek (LINKE):** Vielen Dank! – Zunächst noch einmal herzlichen Dank für die schöne Besichtigungstour und die einführenden Worte! Ich hoffe, dass bis zum 3. Juni weiterhin alles reibungslos laufen wird – das wünsche ich jedenfalls sehr.

Ich habe einige Fragen an Herrn Dr. Schwarz und möchte mich zunächst auf die Ausschreibungen konzentrieren. Sie sind ein öffentlicher Auftraggeber und an das entsprechende Vergabegesetz gebunden. Bei den Bauaufträgen – das hatten wir schon öfter besprochen – ist das sehr gut gelaufen, auch mit den Kontrollen vorweg. Mich interessieren jetzt die Ausschreibungen für die nachgeordneten Dienste, also für die Sicherheit, die Reinigung und die Bodendienste, bei denen sich auch etwas tut. Bisher haben Sie für die Bodendienste zwei Anbieter, und demnächst sollen es, glaube ich, drei werden. Da interessiert mich schon, mit welchen

Vorgaben Sie in diese Ausschreibungen gehen. Ehrlich gesagt gibt es einen konkreten Hintergrund, was die Sicherheitsdienste anbelangt. Da haben sich bei uns Mitarbeiter vom Deutschen Schutz- und Wachdienst gemeldet. Das ist Ihnen bekannt. Die haben auch einen entsprechenden Briefverkehr mit Ihnen. Deswegen interessiert mich, was sich dort tut. Denn solche dazugehörigen Dienste sind für einen reibungslosen Flughafenbetrieb ganz wichtig. Die Leute, die dort arbeiten, sollen auch einen Benefit von einem neuen Flughafen haben und keine Angst um ihre Arbeitsplätze. Wie ist da die aktuelle Situation? Speziell würde mich auch Ihre Meinung zum Thema „Gute Arbeit, gute Entlohnung“ für solche Dienste des Flughafens interessieren.

Mein zweiter Fragenkomplex betrifft die Finanzierung. Die Finanzierung ist eine gewaltige Aufgabe, die ansteht. Dazu würde mich aktuell interessieren: Wie haben sich die Finanz- und Kreditstürzen ausgewirkt? Haben sie sich ausgewirkt? Es wurden auch feste Kreditverträge abgeschlossen. Wie haben sich Zusatzkosten ergeben oder ergeben sich noch? – Stichworte: große Eröffnungsparty, Nachrüsten von Sicherheitstechnik, möglicherweise auch Nachforderungen von Baufirmen. Wie sehen die Planungen für die Einnahmen aus dem Non-Aviation-Betrieb aus? Der Anteil der Finanzierung, der aus dem Flughafen kommen soll, ist schon erbracht, aber man muss irgendwann auch mal den Horizont auf die Kreditrückzahlungen erweitern.

Meine letzte Frage zu diesem Komplex richtet sich an die Vertreter der beiden Airlines: Die Entgeltordnung ist schon erlassen worden. Gibt es dazu noch Konflikte, Streitpunkte, oder wird sie ab dem ersten Flugbetrieb so umgesetzt werden? Sehen Sie Potenziale für Steigerungen der absoluten Fluggastzahlen im ersten Jahr bzw. in den darauffolgenden Jahren? Wird sich Ihrer Meinung nach durch die Inbetriebnahme des neuen Flughafens ein Sprung ergeben? Wird es für diesen Standort weiterhin überdurchschnittliche Steigerungen der Fluggastzahlen gegenüber denen in der übrigen Bundesrepublik geben? Wie sehen Sie das? Wie planen Sie das? – Vielen Dank!

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Vielen Dank! – Mit Blick auf die Uhr bitte ich uns alle, uns selbst zu disziplinieren, denn wir hatten von 16.30 Uhr als Ende dieser Sitzung gesprochen. Vielleicht können wir die Fragen ein bisschen kürzer und knapper halten. – Bitte, Herr Jahnke, Sie haben den nächsten Versuch!

**Frank Jahnke (SPD):** Ich werde mir Mühe geben und jetzt nicht loben, wie beeindruckt ich von dem bin, was wir gesehen haben, sondern Herrn Schwarz sofort befragen. Letztendlich wurde gesagt, dass es eine kleine Stadt ist, die da entsteht. Meine erste Frage: Gehen Sie denn von der Fertigstellung der gesamten Stadt zum 3. Juni aus, also auch der Hotelanlagen und all der Dinge, die drumherum sind? Oder meinen Sie damit nur den eigentlichen Flughafenbetrieb, während der Rest, sozusagen die Außenanlagen – so wie es sonst beim Hausbau üblich ist –, ein bisschen später fertig wird?

Meine zweite Frage geht an die Vertreter der Fluggesellschaften: Wie gestaltet sich das Drehkreuz? Das möchte ich etwas genauer wissen. Herr Lindner hatte ausgeführt, dass eine Fluggesellschaft pro Hub im Grunde genug ist. Beim Vertreter der Lufthansa hörte es sich so an, als wenn Sie vor allen Dingen auf den Ziel- und Ausgangsverkehr Berlin – auch von den Zeiten her – setzen. Ist es Konsens zwischen Ihnen, dass die Lufthansa vielleicht nur – wir hatten vorhin die Grafik gesehen – den orangefarbenen Teil erhöhen wird, also mehr die Flüge, die

zur Destination Berlin hinführen, und nicht auf Umsteigeverkehre setzt, oder werden Sie vielleicht längerfristig auch in dieser Richtung etwas anbieten?

Meine dritte Frage – zu den Arbeitskräften – richtet sich an Herrn Schwarz: Sie haben die 40 000 Arbeitskräfte aus der Studie genannt. Nun ist immer die Frage, wie weit der Einflussbereich des Flughafens reicht. Ich weiß, dass Adlershof und andere davon träumen, vom Flughafen gewaltig zu profitieren. Ist so etwas in Ihrer Rechnung enthalten, oder sind die 40 000 sehr viel lokaler begrenzt? Wenn man die bisherigen Flughäfen betrachtet, also Tegel und Schönefeld: Wie viele Arbeitskräfte werden Sie als Flughafengesellschaft schon zu Beginn zusätzlich beschäftigen können?

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Ich fand das vorbildlich. – Herr Melzer! Damit haben Sie eine Vorlage. – Bitte sehr!

**Heiko Melzer (CDU):** Vielen Dank! – Wir haben vorhin vor dem alten Flughafen Schönefeld ein großes Schild mit der Aufschrift „Schönefeld, das Tor zur Welt – herzlich willkommen!“ gesehen. Herr Schwarz! In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen die Frage stellen, wie letztlich die Marketingstrategie, die Ausrichtung des neuen Flughafens in der Zukunft sein wird. Ist die Positionierung, Fokus nach Osteuropa, in den Osten der Welt, ein neuer Schwerpunkt dieses Flughafens? Wie und mit welchen Partnern wollen Sie sich da aufstellen?

Wenn ich vom Thema Partner spreche, dann bin ich automatisch bei den Luftverkehrsgesellschaften. Wir haben gesehen, dass schon viel Infrastruktur geschaffen worden ist, dass bis zum 3. Juni hoffentlich alles fertig wird, denn ohne sie wird es nicht funktionieren. Insofern habe ich mich gefreut, dass ich bei Air Berlin gerade 72 Ziele gesehen habe, und bei der Lufthansa werden es in Zukunft 38 Ziele sein. Ich gehe davon aus, dass das die Nettozahlen sind und insbesondere Verbesserungen bei der Lufthansa, von den bisherigen Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld jetzt zu BER. Das ist ein guter und richtiger Schritt. Ich würde mich jedoch gern der Frage von Herrn Jahnke anschließen wollen: Was bedeutet das für die Zukunft? Wird das ein Drehkreuz einer Fluggesellschaft sein, oder sind am Standort Berlin auch Drehkreuze mehrerer Fluggesellschaften möglich – auch mit Blick auf die Ausrichtung des Flughafens –, um neben Air Berlin, worüber wir uns freuen, auch die Drehkreuzfunktion für die Lufthansa in Berlin mit zu übernehmen?

Zum Flughafen möchte ich gern noch wissen: Herr Schwarz! Sie haben vorhin gesagt, dass es aus den Neunzigerjahren ein Gutachten über 40 000 Arbeitsplätze gab, und ausgeführt, dass Sie das noch mal evaluiert und jetzt verifiziert haben. Ich habe nicht mitbekommen, wie da der aktuelle Stand ist, und wäre Ihnen für eine Auskunft darüber dankbar.

Was die Umsätze und die Geschäftsausrichtung des Berliner Flughafens betrifft, interessiert mich, wie sich der Umsatz- und der geplante Deckungsbeitragsanteil aus dem Flugbetrieb im Verhältnis zum Nichtflugbetriebsgeschäftsfeld, also dem Non-Aviation-Bereich, gestalten wird – zumindest in der Planung – und ob es durch die Verwerfungen in der Wirtschaft in den letzten Jahren noch mal zu einer anderen Fokussierung gekommen ist.

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Vielen Dank, Herr Melzer! – Wir machen eine Fraktionsrunde. – Bitte, Herr Mayer, Sie haben das Wort!

**Pavel Mayer (PIRATEN):** Mich interessiert vor allem, wie nahe im ersten Jahr bereits die Auslastung an der Kapazitätsgrenze liegen wird, einerseits, was das Fluggastaufkommen angeht, und andererseits, was die Zahl der Flugbewegungen betrifft. Sprich: Wann müssen wir mit dem Bau der nächsten Landebahn und dem nächsten Terminal beginnen?

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Vielen Dank! – Herr Ratzmann – bitte!

**Volker Ratzmann (GRÜNE):** Ich weiß nicht, ob das in dieser Situation eine Frage des Müsens oder des Wollens ist. – Herr Prof. Schwarz! Ich will schon noch mal sagen, dass ich von dem Baufortschritt beeindruckt war. Seit wir das letzte Mal hier waren, hat das Ganze sehr fassbare Gestalt angenommen und man kann sich so richtig vorstellen, wie denn der neue Flughafen mal funktionieren wird.

Ich spreche drei Themenkomplexe an – der erste betrifft die Flugrouten: Wir das gerade noch mal von Ihnen grafisch dargestellt gesehen. Sie haben zu Recht darauf hingewiesen: Es gibt objektiv eine Optimierung, was die Betroffenen angeht, aber subjektiv eine andere Betroffengruppe. Wir haben nie einen Hehl daraus gemacht, dass wir über die Belastungen, die mit dem neuen Flughafen so stadtnah einhergehen, nicht besonders glücklich sind. Die Frage, die sich für mich anschließt, ist, inwieweit Sie als Flughafenbetreiber Wert darauf legen, auch technologische Innovationen weiter voranzutreiben. Das richtet sich ein Stück weit auch an die Airlines, weil ich glaube, dass wir eine Reduzierung von Belastungen in erster Linie über den technologischen Fortschritt erreichen müssen. Etwas anderes wird uns an diesem Standort nicht übrigbleiben. Wie kann eine Flughafenbetreiberin auch Motor sein, um Innovationen und vielleicht neue Rahmenbedingungen anzuschieben? Inwieweit ist Berlin bzw. sind Sie gewillt, diese Rolle letztlich einzunehmen?

Der zweite Themenkomplex betrifft den Schutz der Betroffenen vor Lärmbelastungen. Als wir das letzte Mal hier waren, haben wir über das Programm geredet, das Sie aufgelegt haben, um letztlich diejenigen mit Maßnahmen vor dem Fluglärm zu schützen, die in den Schutzzonen wohnen. Wie weit ist das fortgeschritten?

Bei uns haben sich sehr viele gemeldet, die sich über die Art und Weise des Umgangs und die Praxis beklagt haben, dass unzureichende Maßnahmen aufgedrängt wurden, dass Druck ausgeübt wurde, jetzt bestimmte minimierte Maßnahmen zu akzeptieren, sonst würde der Topf leer sein und man bekäme gar nichts mehr usw. Sind da Verbesserungen vorgenommen worden? Wie weit ist das Programm abgearbeitet?

Das Dritte geht auch in die Richtung, wie wir es eben von der Piratenfraktion gehört haben. Das Interesse ist schon sehr groß. Gerade wenn man die Zahlen der Airlines zugrunde legt, die von enormem Wachstum ausgehen und ein enormes Wachstum in den letzten Jahren dargestellt haben, gehen Sie davon aus, dass wir sehr schnell an die Kapazitätsgrenzen kommen und letztendlich neue Facilitäten brauchen? Sie hatten München erwähnt, den Umzug und wie schnell der neue Flughafen übergelaufen ist und man da auch angefangen hat, neu zu bauen.

Eine letzte Frage in Richtung Air Berlin: Wann wird Ihr Komplementär von England in die Bundesrepublik umziehen, um als alleinhaftender Gesellschafter dann auch den Sitz in der Bundesrepublik zu haben?

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Vielen Dank für die Fragen! – Ich denke, wir starten in die Beantwortung mit Herrn Prof. Schwarz. – Bitte!

**Dr. Rainer Schwarz** (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH): Das war ein ganzer Blumenstrauß an Fragen. Ich versuche, das in der chronologischen Reihenfolge zu machen.

Frau Matuschek! Zunächst zu Ihren Fragen zu den Ausschreibungen, vor allen Dingen auch zu den betrieblichen Ausschreibungen: Die laufen genauso ab wie die Investitionsausschreibungen. Das heißt, auch da erreichen wir regelmäßig Größenordnungen, die uns zwingen, das nach europäischem Ausschreibungsverfahren zu exerzieren. Das tun wir auch. Auch diese Ausschreibungen durchlaufen samt und sonders eine freiwillige Selbstkontrolle durch Transparency International, wie wir das auch bei den Investitionsausschreibungen gemacht haben. Sämtliche Ausschreibungen, auch die, die Sie gerade genannt haben, sind bis auf eine einzige Ausnahme – darauf komme ich gleich noch – mittlerweile rechtssicher. Das heißt, die eine oder andere Ausschreibung ist natürlich angegriffen worden, vor der Vergabekammer verhandelt worden und in ein oder zwei Fällen sogar vorm Oberlandesgericht verhandelt worden. Sämtliche Verhandlungen sind durch. Wenn das nicht so wäre, wäre es jetzt in der Tat auch schon ein bisschen spät. Das gilt auch für die zwei von Ihnen explizit angesprochenen Ausschreibungen, also einmal die Ausschreibung im Bereich Sicherheit. Da ist es in der Tat so, dass der bisherige Betreiber nur zweiter Sieger bei der Ausschreibung geworden ist. Das war eine relativ einfach nachvollziehbare Ausschreibung, weil sie ausschließlich an einem Kriterium festgemacht hat, nämlich am gebotenen Preis. Es lässt sich relativ schnell ermitteln, wer da besser und wer schlechter ist. Auch die Reinigungsausschreibungen sind komplett durch und rechtssicher vergeben.

Die einzige Ausschreibung, die im Augenblick noch pending ist, ist die Ausschreibung zur Abfallbewirtschaftung. Da hat ein Konsortium gewonnen, was von dem Zweitplatzierten angeklagt wurde. Die Vergabekammer hat die Vergabe bestätigt, die wir bisher getätigt haben. Vor ein paar Tagen hat sich aber der Unterlegene entschieden, vor dem Oberlandesgericht die nächste Rechtsinstanz einzulegen. Wir sind gerade dabei zu überlegen, wie wir damit umgehen. Wenn wir in einer Abwägung der Rechtsgüter sind, gehen wir davon aus, dass unser In-

teresse an rechtzeitiger Inbetriebnahme wahrscheinlich schon ein höherwertiges Rechtsgut ist als das Rechtsgut auf entgangenen Gewinn, und danach werden wir jetzt wahrscheinlich auch die entsprechenden Weichen stellen, denn auch die Vergabe der Abfallentsorgung ist inbetriebnahmerelevant. Insofern bedarf es da jetzt zumindest einer interimistischen Lösung für den 3. Juni und die Monate danach. Das werden wir nicht pending machen lassen.

Aber zu Ihrer Frage, inwieweit wir uns dem Gebot guter Arbeitsplätze verbunden fühlen: Ein ganz klares Ja! – Sämtliche Vergaben – das galt auch schon bei den Bauvergaben, Sie wissen das – waren unter der ganz klaren Voraussetzung, dass Mindestlohn gezahlt werden muss, und das gilt natürlich auch für das Sicherheitsgewerbe bzw. für das Reinigungsgewerbe.

Letzter Punkt, Bodenverkehrsdienste: Das ist ein etwas anderes Thema. Da ist es im Augenblick so, dass in Deutschland die Bodenverkehrsdienste auf zwei begrenzt sind. Es gibt im Augenblick europäische Bestrebungen, das zu erweitern, und da werden wir – darauf hat uns die Genehmigungsbehörde schon aufmerksam gemacht – nicht umhin kommen, einen Dritten zuzulassen. Bisher ist immer argumentiert worden: Na ja, bei den bestehenden Flughäfen gibt es so enge Platzverhältnisse, da kann kein Dritter mehr, war schon schwierig, einen Zweiten zuzulassen! – Diese Argumentation entfällt natürlich qua Definition beim neuen Flughafen. Insofern sind da drei zuzulassen. Die Genehmigungsbehörde wollte ursprünglich, dass wir das schon mit Inbetriebnahme machen. Im Hinblick auf eine sichere Inbetriebnahme haben wir gesagt: Jetzt lasst uns bitte erst mal in der bisherigen Struktur in Betrieb gehen! – Die Ausschreibungen für den dritten Dienstleister starten Anfang des nächsten Jahres, sodass im nächsten Jahr ein dritter Dienstleister hinzukommen wird.

Der nächste Fragenkomplex orientierte sich auf die ganzen finanzwirtschaftlichen Fragestellungen – auch von Frau Matuschek. Zunächst mal: Finanzturbulenzen – ja, darunter haben wir gelitten, aber zum Glück nicht unter den aktuellen Finanzturbulenzen, sondern unter den Finanzturbulenzen des Jahres 2008. Wie Sie sich erinnern, waren wir leider in der Situation, dass wir in der größten Banken- und Börsenkrise unsere Finanzierung fixieren mussten. Das war im Jahr 2008. Da auch von unserer Seite nochmals großen Dank an Ihre Seite! Das ist am Ende des Tages nur geglückt, weil sich alle drei Gesellschafter bereiterklärt haben, die Finanzierung mit öffentlichen Bürgschaften zu unterlegen. Das war vorher anders eingestiegt gewesen, und ohne Bankenkrise hätten wir das auch hingekriegt, denn es gab bereits die Angebote für eine freie Finanzierung. Das gesamte Finanzierungskonstrukt sieht jetzt so aus: Ein Teil von 430 Millionen Euro ist von den Gesellschaftern selbst als Anteil beigeschossen worden. Wir selbst als Flughafen haben uns seinerzeit verpflichtet, 440 Millionen Euro aus dem Eigenbetrieb, aus dem eigenen Cashflow beizusteuern. Das ist mittlerweile wesentlich mehr geworden. Schon mit Abschluss des Jahres 2011 liegen wir deutlich über 500 Millionen Euro. Das heißt, auch aufgrund der guten Geschäftsentwicklung werden wir deutlich mehr zusteuern. Der Rest, 2,4 Milliarden Euro, ist fremdfinanziert worden, und das ist ein Finanzierungsvolumen – das war auch Ihre Frage –, mit dem wir nach dem jetzigen Stand der Erkenntnisse garantieren können, dass wir damit die Investitionen auch tätigen können. Selbstverständlich gehört dazu auch eine Eröffnungsveranstaltung. Wir hatten in unserem Businessplan im Jahr 2006/2007 schon eingeplant, dass es möglicherweise doch eine größere öffentliche Veranstaltung geben wird, wenn wir den Flughafen in Betrieb nehmen. Insofern überrascht das jetzt nicht völlig, dass wir das machen. Es war Gegenstand des Businessplans und ist auch berücksichtigt worden.

Viel wichtiger ist der zweite Punkt, nach dem Sie gefragt haben, Nachträge. Das müssen wir natürlich immer mit monitoren. Aber die Reserven, die damals in den 2,4 Milliarden Euro mit drin waren, reichen aus, um auch die Nachträge abzudecken. Insofern sind wir da im Augenblick eigentlich ganz frohen Mutes. Was die Refinanzierung angeht – Herr Melzer, da nehme ich Ihre Frage mit dazu, mit welchen Umsatzanteilen das erfolgt –: Ja, wir werden mit dem neuen Flughafen wesentlich stärker das Non-Aviation-Geschäft ausschöpfen. Sie haben das vor Ort gesehen, wir haben jetzt auch die Infrastruktur dafür. Was in Tegel und in Schönefeld nicht mehr möglich ist, das machen wir hier. Gleich nach der Sicherheitskontrolle gibt es da einen Bereich von rund 20 000 m<sup>2</sup>, wo wir das Non-Aviation-Geschäft entwickeln können und auch haben. Wir haben 150 Ladengeschäfte, die alle schon seit einem Jahr vergeben sind, und gastronomische Einrichtungen, sodass wir davon ausgehen, dass wir mittelfristig in eine Richtung laufen, dass jeder zweite Euro aus dem Non-Aviation-Bereich kommt, das heißt, ein Euro aus dem Aviation-Bereich und der zweite Euro aus dem Non-Aviation-Bereich. Mit Inbetriebnahme werden wir etwa bei einer 40:45-Relation sein. Also Sie sehen, wir sind schon deutlich auf dem Weg.

Dabei muss man berücksichtigen, dass wir in der Tat die Aviation-Entgelte deutlich angehoben haben, für die Tegeler Kollegen, die hier mit am Tisch sitzen, sicherlich nicht in dem Maße wie insbesondere für die Schönefelder Kollegen. Das heißt, insbesondere für den Low-Cost-Bereich mussten wir das unter der Maßgabe Diskriminierungsfreiheit so hinkriegen, dass das gerechte Entgelte sind. Diese Entgelte sind bereits im letzten Jahr genehmigt worden. Insofern gehen wir davon aus, dass sich unsere Kunden an das halten, was da rechtens ist, und wir am Ende des Tages dann auch die entsprechenden Aviation-Erlöse haben werden. Im Augenblick haben wir keine andere Signale – aber das kann natürlich der Kunde selbst am besten authentisch beantworten –, sodass wir, Herr Melzer, von dem alten zum neuen Flughafen dann einen Umsatzsprung von insgesamt 250 auf 350 Millionen Euro haben werden. Sie sehen, ein erheblicher Sprung! Dieser Umsatzsprung ist auch notwendig, um letztlich die Refinanzierung der 2,4 Milliarden Euro – oder wie viel wir auch immer von den 2,4 Milliarden dann gezogen haben werden – zu bewerkstelligen.

Frau Matuschek! Das haben wir schon sehr genau im Visier. Wir bleiben nicht nur innerhalb des Rahmens der 2,4 Milliarden Euro, sondern monitoren mit genau derselben Präzision: Wie hoch ist eigentlich der Schuldendienst, der sich daraus ergibt? Ist er mit den Erlösen, die wir entweder über Vergabe an Ladengeschäfte oder über die Genehmigung von Landeentgelten zugebilligt bekommen haben, überhaupt zu bewerkstelligen? – Die Antwort darauf ist bisher ein ganz klares Ja.

Herr Jahnke fragte nach dem Grad der Fertigstellung. Ja, der eine oder andere in dem Kreis erinnert sich möglicherweise: Wir haben uns mal das Privileg geleistet, die Inbetriebnahme um sechs Monate zu verzögern. Das war ausschließlich durch das Terminal bestimmt, und das setzt uns im Umkehrschluss für die andere Infrastruktur in die Situation, dass wir dieses halbe Jahr Puffer haben, und das ist auch genutzt worden. Alle andere Infrastruktur, was die betriebliche Infrastruktur angeht, ist fertig, z. T. schon bezogen oder wird jetzt sukzessive bezogen. Das Einzige, was zumindest nach meinem bisherigen Kenntnisstand nicht rechtzeitig fertig sein wird, ist in der Tat das Hotel, das Sie erwähnt haben. Das Hotel wird vom Außenausbau her fertig sein, aber die werden mit der Innenausrüstung nicht fertig sein. Das war eine Erbaurechtskonstruktion, wir haben nur das Grundstück zur Verfügung gestellt, ein Investor hat das gebaut, Betreiber ist anschließend Steigenberger. Steigenberger hat uns signalisiert, dass

sie im September mit dem Hotel in Betrieb gehen wollen. Aber das ist das einzige Signal, das wir bisher haben. Ansonsten werden auch die Objekte, die über Erbbaurechtskonstruktionen laufen wie Frachtterminal, Parkhäuser etc., rechtzeitig fertig sein.

Dann fragten Sie nach der Verteilung der Arbeitskräfte, also dieser Studie mit den 40 000 Arbeitsplätzen. Ja, das beinhaltet nicht nur die Arbeitsplätze am Flughafen, sondern auch die Arbeitsplätze, die durch den Flughafen entweder induziert werden oder implizit vom Flughafen ausgehen. Es gibt ein relativ einfaches Rechenbeispiel, dass da lautet: Ein Arbeitsplatz am Flughafen zieht zwei weitere Arbeitsplätze in der Region nach sich. Das ist auch etwa die Relation, die diesen 40 000 unterstellt wurde.

Zur Frage: Was ist in der Zwischenzeit passiert? – Das ist auch die Frage, die Sie, Herr Melzer, gestellt haben. – Da gibt es eine zweite relativ einfache Größenordnung. Eine Million zusätzliche Passagiere sind rund 1 000 zusätzliche Arbeitsplätze am Flughafen. Wenn wir mal die Zeit seit 2005 sehen, in der dieses Gutachten gemacht wurde, dann sind wir um rund 6 bis 7 Millionen Passagiere gewachsen, und das mal tausend ist ungefähr die Zahl der Arbeitsplätze – da gibt es eigene Statistiken, die wir Ihnen nachweisen können –, um die das hier gewachsen ist. Das heißt, wir hatten vor fünf, sechs Jahren rund 12 000, 13 000 Mitarbeiter an beiden Flughäfen oder damals sogar noch an drei Flughäfen. Wir gehen jetzt von 20 000 Arbeitsplätzen am neuen Flughafen aus.

Sie fragten darüber hinaus nach der Marketingstrategie und der Positionierung. Ein Flughafen fliegt ja bekanntlich nicht selbst. Wir versuchen, Strukturen zu schaffen, und die Strukturen, die mit Inbetriebnahme des Flughafens gelten, sind – Sie haben das gerade den beiden Präsentationen der Lufthansa und der Air Berlin entnommen –, dass sich unsere beiden Kunden und damit auch die beiden großen, weltumspannenden Allianzen, einmal Star-Alliance mit der Lufthansa als dem großen deutschen Partner und der Oneworld ab Mitte oder Ende März mit der Air Berlin als deutschem Partner, zu diesem Standort hier committed haben in einer Art und Weise, dass zunächst im deutschen und europäischen Verkehr erhebliche Frequenzaufstockungen und Verkehrsverdichtungen erfolgen. Es lässt uns doch mit einigem Optimismus in die Zukunft schauen, dass damit Berlin auch eine hohe Attraktivität für die ausländischen Allianzpartner bekommt, sei es Star-Alliance oder Oneworld. Die Attraktivität ist natürlich umso größer, je mehr der jeweilige Partner hier vor Ort nicht nur Frequenzen generiert, sondern diese Frequenzen auch in sogenannten Wellen schafft, das heißt zu einem bestimmten Zeitpunkt des Tages die Verkehre so miteinander verknüpft, dass ich darauf Langstrecken legen kann, um diese anschließend nicht nur aus dem Potenzial dieser Region, sondern auch durch den sogenannten Feederverkehr zu füllen. Da ist die Air Berlin – Herr Lindner hat das gerade dargestellt – mit dem, was sie in Tegel die letzten zwei, drei Jahre gemacht hat, doch einen Schritt voraus. Wir sind sehr dankbar, dass die Lufthansa da jetzt entsprechend nachgezogen hat. Ich glaube, das ist auch das, auf das wir ein Stückchen gucken können.

Dann gab es die Frage nach der Kapazitätsauslastung von Herrn Mayer. Von der Passagierseite – darauf hat der Senat auch schon in seiner konstituierenden Sitzung Rücksicht zu nehmen versucht – wird da, wenn der Nachfragedruck nur halbwegs so weitergeht, sehr schnell das Bedürfnis entstehen weiterzubauen. Das ist das Stichwort Bau eines ersten Satelliten. Da sind wir schon relativ eng an dem tatsächlichen Markt, denn wir haben ja keine großen Vorratsbauten gemacht. Mit dem Terminal nehmen wir ungefähr 80 Prozent der Kapazitäten jetzt schon in Anspruch. Da wird relativ schnell der Bedarf da sein, den ersten Satelliten zu bauen.

Was die Landebahn angeht – die reflektiert ja auf die Bewegungsanzahl. Ich habe versucht, auch den Kollegen von der brandenburgischen Seite der CDU und dieser doch relativ unseligen Diskussion über eine dritte Start- und Landebahn, die da durchs Land getrieben wird, mal mit Fakten zu begegnen. Ist immer ganz hilfreich, wenn man die Fakten mal zur Kenntnis nimmt! Die Fakten sehen so aus, dass wir mit den beiden Start- und Landebahnen 360 000 Flugbewegungen abwickeln können und die auch genehmigt bekommen haben. Wir haben derzeit 240 000 Bewegungen. Wenn wir jetzt mal – bei all dem Passagierwachstum, das Sie gerade auch gesehen haben – die letzten 20 Jahre Revue passieren lassen und ich Sie fragen würde, welches Bewegungswachstum damit verbunden war, dann wird man feststellen: Das waren 40 000 Bewegungen. Das war das Wachstum in den letzten 20 Jahren – 240 000, die wir jetzt haben, 360 000, die wir mit den beiden Start- und Landebahnen bewältigen können, und 40 000 Bewegungen Wachstum in den letzten 20 Jahren bei einem doch relativ stürmischen Passagierwachstum. Ich glaube, das zeigt ein bisschen Sinn und Unsinn der Diskussion, die da im Augenblick vor allem im Land Brandenburg geführt wird, eine Diskussion, die wir immer als Phantomdiskussion bezeichnet haben, weil sie jegliche Realität vermissen lässt.

Zur Frage nach den Flugrouten, Herr Ratzmann: Ja, mit dem, was die Bundesanstalt für Flugsicherung jetzt gesagt hat, sind sie jetzt rechtskräftig. Aber wir haben uns in der Community mit den Airlines, der Flugsicherung und der Genehmigungsbehörde zusammengesetzt und gesagt: Jetzt lasst uns doch mal versuchen, was wir unterhalb der regulatorischen Ebene – nämlich genau in die Richtung, die Sie gerade genannt haben – noch machen können, um jetzt, wo wir wissen, wie die Flugrouten sind, möglichst noch Verbesserungen für die Anwohner herbeizuführen! – Dazu gehört einmal, dass wir als Flughafenbetreiber gucken, ob wir wirklich zu allen Zeiten immer beide Start- und Landebahnen brauchen oder ob wir nicht zumindest an den Rändern der Nacht versuchen, mit einer Start- und Landebahn auszukommen, um die Lärmpausen zu erweitern.

Dazu gehört zum Zweiten, dass wir als Flughafenbetreiber gesagt haben: Lasst uns doch mal das versuchen, was in Tegel funktioniert, dass nämlich die Flugsicherung gebeten wird, die Flugzeuge länger zu führen, in höhere Höhen zu führen, um damit auch besser zu bestimmen, wo die eigentlich langfliegen, insbesondere wenn sie die Reichweite von 5 000 Fuß verlassen haben! – Danach können nämlich die Piloten selbst bestimmen, wo sie langfliegen. Zumindest an Wochenenden ist die Verkehrsstruktur so, dass wir uns das erlauben können, und wir wollen jetzt versuchen, ob wir es hier übertragen können. Dazu gehört auch, dass wir so etwas wie permanenten Sinkflug zu realisieren versuchen, das heißt, dass die Flugzeuge in der Landephase nicht noch Gas geben müssen, sondern permanent runtersinken. Das kommt ja auch den Airlines sehr entgegen. Das ist eine spritsparende Version und natürlich – das liegt auf der Hand – eine sehr lärmschonende Version. Also da haben wir jetzt ein Bündel von sechs, sieben Maßnahmen zusammengefasst. Die wollen wir prüfen, und wir gehen davon aus, dass wir bis zur Inbetriebnahme da auch Ergebnisse haben, sodass wir sagen können, was jetzt innerhalb der rechtskräftigen Flugrouten noch an Optimierungen möglich ist.

Last not least, Stichwort Schallschutzprogramm – um auch da einfach mal die Fakten aufleuchten zu lassen, sodass das jeder weiß –, rechtskräftig ist es so: Wir müssen die Anwohner in die Möglichkeit versetzen, dass sie die Schallschutzmaßnahmen, die notwendig sind, auch realisieren können. Das tun wir technisch über sogenannte Kostenerstattungsvereinbarungen, und da haben wir die Verabredung mit der Genehmigungsbehörde getroffen: Jeder, der ein

Jahr vor Inbetriebnahme einen entsprechenden Antrag gestellt hat, muss den auch bescheinigt bekommen haben. – Und das werden wir einhalten. Insofern geht das rechtstechnisch schon alles in Ordnung. Aber – jetzt bin ich bei Herrn Ratzmann – es hilft überhaupt nichts, wenn die 15 000, die einen Antrag gestellt haben, ihre sogenannte Kostenerstattungsvereinbarung haben, aber nur ein Bruchteil von denen entsprechende Schallschutzmaßnahmen eingebaut hat. Wir können jetzt als Flughafen nicht mit einer Pistole in der Hand zu denen gehen und sagen: Jetzt bau dein Schallschutzfenster ein! –, denn der Eigentümer kann letztlich selbst entscheiden, ob er das macht oder nicht. Aber was wir sicherlich schon machen können – da fassen wir uns auch selbstkritisch an die Nase –, ist: Wir können noch mal – und das werden wir jetzt im Endspurt machen – auf die Leute zugehen und versuchen, ihnen die Vorteile deutlich zu machen, die es bringt, wenn sie nicht erst abwarten, was sich tut, sondern rechtzeitig Vorsorge treffen. Aber noch mal: Entscheiden muss es letztlich der Anwohner selbst, denn das wäre ja praktisch ein eigentumsähnlicher Eingriff, den wir dann tätigen würden, wenn wir selbst da mit Kolonnen anmarschieren würden und er das gar nicht will. Entscheiden, ob er einbaut oder nicht, muss er selbst, aber wir müssen sicherlich gerade im Endspurt noch mal ein Stückchen in die Offensive gehen, und das wollen wir auch tun.

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Vielen Dank! – Wollen wir in der gleichen Reihenfolge verfahren? Wer möchte? – Frau Kaden, bitte!

**Silke Kaden** (Lufthansa): Ich wollte noch kurz etwas zu der Drehkreuzfunktion sagen. Es ist ja nicht so, dass man einen Hub einfach etabliert, sondern so ein Drehkreuz muss ja wachsen. Man darf bei allen Diskussionen nicht vergessen, dass es Lufthansa bis zur Wende verwehrt war, nach Berlin zu fliegen, die Nachfrage nach Transportleistungen aber da war. Vor dem Hintergrund haben sich unsere Hubs eben in Frankfurt und München entwickelt. Das sollte man bei der Diskussion nicht aus dem Auge verlieren. Um eine Langstrecke zu füllen, ist es so – Herr Lindner hat es auch kurz in der Präsentation dargestellt –, dass man Zubringerverkehre braucht, um den Verkehr zu bündeln und damit dann ein Langstreckenflugzeug zu füllen. Die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür waren bisher in Tegel nicht gegeben. Das zeigt auch der niedrige Anteil an Umsteigeverkehr. Wir hoffen bzw. sind uns ziemlich sicher, dass mit dem neuen Flughafen diese Voraussetzungen geschaffen werden und dann auch entsprechender Umsteigeverkehr generiert werden kann.

**Hermann Lindner** (Air Berlin): Dann gab es noch die Frage nach der Entgeltordnung. Für die Airlines sind die Entgelte natürlich immer zu hoch. Wir waren hier auch in anstrengenden Diskussionen im Nutzausschuss und in den Foren, wo das diskutiert wurde. Aber man muss sagen, dass wir letztendlich eine faire Regelung gefunden haben, die transparent ist, und dass man an manchen anderen Flughäfen, wo es z. B. Volumenrabatte gibt, wo eine Streckenförderung für neue Strecken angeboten wird und das allen offensteht und auch diskriminierungsfrei ist, für Services, die man in Anspruch nimmt, mehr bezahlt als dann – wir haben es gesehen – im Low-Cost-Terminal, wo diese Infrastruktur fehlt. Das wurde ausgerechnet, das wurde separiert, und darauf basiert die Entgeltordnung.

Zum Drehkreuz ist alles gesagt worden. Zur Entwicklung der Fluggastzahlen: Ja, wir glauben, dass das Potenzial da ist, dass das Drehkreuz auch eine Eigendynamik entwickelt. Wir haben gesehen, dass wir gerade jetzt in der Wirtschaftskrise mit der Luftverkehrssteuer, wo die Wachstumszahlen ja nicht so toll waren im letzten Jahr, in Berlin eine überproportional positive Entwicklung gezeigt haben, obwohl wir im Moment diese infrastrukturelle Limitierung

haben. Wir sind sehr zuversichtlich, dass Berlin das Potenzial hat, sich weiter für den Incoming-Verkehr zu entwickeln, dass auch durch die Drehkreuze neue Geschäftsstrecken dargestellt werden und dass wir hier auf einem sehr positiven Weg sind.

Dann, Herr Ratzmann, zu einem wichtiger Punkt, den Flugrouten: Wie sieht es mit der technologischen Weiterentwicklung aus? Prof. Schwarz hat das erste Maßnahmenpaket dargestellt, das wir gemeinsam angegangen sind. Wir sehen hier weiteres Potenzial, wollen aber die Diskussion im Moment nicht anfachen, weil wir erst mal möchten, dass das System so, wie es ist, in Gang kommt. Aber im Hintergrund arbeiten wir. Wir arbeiten an technologischen Verfahren. Wir haben z. B. in Nürnberg gemeinsam mit der DLR und der DFS ein Anflugverfahren entwickelt, das man, speziell um Lärm für Gemeinden und Städte zu vermeiden, z. B. entlang einer Autobahn anfliegt, um die Gemeinden links und rechts liegenzulassen. Neu hierbei ist, dass man nicht mehr zehn Meilen vorher auf der Grundlinie sein muss, sondern erst drei Meilen vorher. Das ist sehr in den Anfängen. Wir arbeiten mit der DFS zusammen, damit man so was in Gang bekommt, und denken auch darüber nach, wie man später so etwas in Berlin machen könnte. Aber es ist zu früh, um das in dem Stadium in die öffentliche Diskussion zu bringen. Da müssen wir erst Erfahrungen sammeln. In den Flugzeugen ist die Technologie vorhanden. Es wäre eine Win-win-Situation sowohl für Anwohner als auch für die Fluggesellschaft, auch für CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Umwelt, dass wir z. T. kürzere Anflüge machen können. Das ist natürlich sehr lokalspezifisch und hängt sehr von den lokalen Gegebenheiten ab. Wenn unten alles relativ zu ist mit der Bebauung, ist es natürlich schwierig. Man muss sich jeden Flughafen im Einzelnen anschauen. Aber das wird definitiv auch Technologie für die Zukunft sein. Wir sind in einem frühen Stadium. Wir haben gerade vorletzte Woche vom Luftfahrtbundesamt die Zulassung für dieses Präzisionsanflugverfahren für Innsbruck bekommen, und jetzt geht es darum, dass man gerade in den Randstunden, wo die Lärmsensibilität zunimmt – das ist natürlich nichts, was man immer zu allen Zeiten etablieren kann, weil das Kapazität wegnimmt –, gerade in den Nachtstunden, wo es darauf ankommt, schon Verkehr diversifizieren kann. Also das geht in die Richtung.

Dann hatten Sie noch die Frage, wann die Air Berlin mit der PLC von London nach Deutschland kommt. Mir ist jetzt nicht bekannt, dass das konkret geplant ist – über der Air Berlin ist im Prinzip die Holding, wie ich vorhin dargestellt hatte, mit der zunehmenden Internationalisierung der Air Berlin. Die Frage wird möglicherweise diskutiert werden, das muss man sehen. Das ist kein Thema, das aktuell auf der Tagesordnung steht. Aber ich nehme das gerne mit ins Headquarter. – Das wäre das, was ich dazu sagen wollte. Vielen Dank!

**Vorsitzender Michael Dietmann:** Vielen herzlichen Dank! – Ich habe den Eindruck, dass alle Fragen tatsächlich beantwortet worden sind. Wir haben auch niemanden mehr auf der Redeliste. Insofern möchte ich mich noch mal ganz herzlich bei Herrn Prof. Schwarz für die Führung über den Flughafen bedanken. Ich glaube, das war zum einen ganz imposant, zum anderen sehr informativ. Wir haben viele Jahre – nicht nur in diesem Ausschuss, sondern auch im Abgeordnetenhaus – über den Flughafen diskutiert und teilweise auch gestritten. Es ist gut, jetzt endlich zu sehen, dass dieser Flughafen auch tatsächlich Gestalt annimmt, und zwar so, dass wir alle das Gefühl haben, dass er auch pünktlich seinen Flugbetrieb eröffnen kann und die Airlines, wie versprochen, das erste Mal abheben und natürlich auch landen können. Insofern wünschen wir für die restliche Zeit, dass alles glattgeht und wir uns spätestens zur Eröffnung und zur kleinen Feier, die schon im Etat ist, möglicherweise wiedersehen.

Ich glaube, es ist noch mal deutlich geworden, welche große wirtschaftliche Bedeutung dieser Flughafen für die Region Berlin-Brandenburg hat. Insofern war es auch gut, von den Airlines einige positive Nachrichten zu hören. Das hat sich nicht immer so positiv angehört, was die Entwicklung eines Hubs und zusätzlicher Ziele angeht. Insofern kann man auch da ganz zufrieden sein. Aber so, wie das mit Ihren Fluggebühren ist, so ist das bei Politikern auch im Hinblick auf den Flughafen. Wir würden uns natürlich immer wünschen, dass es noch mehr Ziele wären, und möchten Sie ausdrücklich – ich glaube, das darf ich im Namen aller hier vertretenen Kollegen sagen – ermuntern, sich weiterhin in Berlin zu engagieren und sich im Zweifelsfall noch mehr für diesen Standort zu engagieren, als Sie es ohnehin schon tun. Das vielleicht als kleinen Wunsch, auch wenn Weihnachten schon vorbei ist!

### Punkt 3 der Tagesordnung

#### **Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.