

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling des Hauptausschusses

50. Sitzung
28. Februar 2025

Beginn: 10.05 Uhr
Schluss: 12:53 Uhr
Vorsitz: Michael Dietmann (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Vorsitzender Michael Dietmann: Dann starten wir mit

Punkt 1 der Tagesordnung

**Themenkomplex Flughafen Berlin-Brandenburg
GmbH (FBB)**

- a) Vorlage – zur Kenntnisnahme – [0007 D](#)
UABMC
Rote Nummer 1963 A
**Bericht 2024 über die Beteiligungen des Landes
Berlin an Unternehmen des privaten Rechts und an
bedeutenden Anstalten des öffentlichen Rechts für
das Geschäftsjahr 2023**
(zur Erledigung überwiesen Haupt 19/68 vom
27.11.2024)
hier nur: FBB GmbH

- b) Vertraulicher Bericht SenFin – I C 14 – vom 23.09.2024 [0253](#)
UABMC
**Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB)
Mittelfristplanung 2024 bis 2027**
(Berichtsauftrag aus der 38. Sitzung vom 13.09.2024)

- c) Vertraulicher Bericht SenFin – I C 14 BT – vom [0279](#)
UABMC
09.01.2025
**Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)
- geplanten Grundstücksveräußerungen
- Sonderkonditionen**
(Berichtsaufträge aus der 38. Sitzung vom 13.09.2024)

- d) **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** [0299](#)
UABMC
Präsentation zur Sitzung am 28.02.2025

Ich begrüße ganz herzlich Herrn Staatssekretär Schyrocki und für die Flughafengesellschaft den Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Jörg Simon und für die Geschäftsführung Frau von Massenbach und Herrn Halberstadt. – Herzlich willkommen, erneut bei uns im Ausschuss!

Wir beginnen wie immer bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit dem öffentlichen Teil. Wir starten in unserem üblichen Verfahren, dass zunächst der Aufsichtsratsvorsitzende einleitend etwas sagt. – Herr Simon, insofern haben Sie das Wort und können starten. Dann können wir nach den einleitenden Worten mit der Präsentation fortsetzen. – Sie haben das Wort!

Jörg Simon (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – FBB –; Vorsitzender des Aufsichtsrats): Wie Sie wünschen! – Guten Tag von meiner Seite! Ich darf vielleicht ganz kurz aus Sicht des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Aufsichtsrates zwei, drei Worte zum Flughafen Berlin Brandenburg und auch zum Jahr 2024 beziehungsweise zur aktuellen Situation sagen.

Zunächst zum Thema Aufsichtsrat selbst: Wir haben eine neue Regierung in Brandenburg, daher haben wir auch einen Wechsel im Aufsichtsrat. Dort sind jetzt der Herr Staatssekretär Westphal und Frau Dr. Haase aus dem Wirtschaftsministerium Mitglieder im Aufsichtsrat. Herr Bunde ist gegangen, und Herr Hendrik Fischer, der vorher Staatssekretär im Wirtschaftsministerium war.

Wir blicken sonst auf ein gutes Jahr 2024 zurück. Frau von Massenbach wird es nachher noch ausführlicher berichten, aber wir haben einen erfreulichen Anstieg in der Passagierzahl, auch einen guten Anstieg im Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen. Wir haben diesen EU-Bescheid, also wir haben jetzt die Notifizierung, Beihilfe im frühestmöglichen Zeitraum auch wieder außer Kraft setzen zu können, indem wir die Kriterien nach dem kürzest möglichen Zeitraum erfüllt haben. Darüber haben wir uns sehr gefreut. Was auch wichtig ist: Im Jahre 2024 wurde der Flughafen von Skytrax mit vier Sternen ausgezeichnet. Das ist eine gute Bewertung der ganzen Leistungen, die in diesem Jahr am Flughafen erbracht wurden. Die Performance des Flughafens im operativen Bereich hat sich deutlich gesteigert. Das wurde hier schon festgestellt. Dadurch wird es noch einmal unterstrichen.

Digitalisierung: Die operative Performance ist gut, insgesamt natürlich nach wie vor eine angespannte Situation. Das wird hier auch immer wieder diskutiert. Bei der Frage, wie sich die Fluggastzahlen entwickeln, sind wir intensiv mit Ihnen und mit anderen Institutionen in Berlin, so wie ich das mitbekomme, im Gespräch. Wichtig ist noch einmal der Hinweis auf die Steuern, die uns in dem Zusammenhang belasten. Es gibt verschiedene Initiativen, auch auf der Bundesebene. Wir hoffen, dass die neue Bundesregierung in dem Punkt eine Absenkung der Steuern in dem Bereich durchzieht.

Wir haben uns sonst in unseren Aufsichtsratssitzungen mit dem Wirtschaftsplan 2025, mit den Prüfungsschwerpunkten für den Jahresabschluss 2024 beschäftigt, wir haben uns intensiv mit dem Exit befasst und das Ganze ausführlich mit der Geschäftsführung diskutiert, und wie es weitergeht, die Vergabe von Luftsicherheitsdienstleistungen nach § 8. Darüber hinaus haben wir im Januar eine Strategieklausur durchgeführt und in verschiedene Richtungen diskutiert: einerseits die strategische Weiterentwicklung des Flughafens. Hier geht es um die Prozesse, um Kunden und Wirtschaftlichkeit. Dann die Frage der Konnektivität, der Anbindung, also: Was können wir da eigentlich tun, wo stehen wir da, was gibt es für Potenziale auch in Richtung Langstrecke und Point-to-Point-Verbindungen? Dann die Frage der Optimierung von T 1, T 2: Wie kann man das Ganze bautechnisch noch optimieren, auch vor dem Hintergrund, dass wir CTiX-Scanner flächendeckend einführen wollen? Finanzielle Selbstständigkeit ist ein Thema gewesen, auch hier ganz klar die Frage: Wie geht es jetzt weiter nach der EU-Beihilfe? Die nächste Tranche 2026 steht noch an. Wir müssen auch sehen, dass wir als BER die entsprechende Finanzierung in diesem Jahr auf die Beine stellen.

Wir haben uns auf dieser Klausur sonst intensiv mit dem Non-Aviation-Bereich beschäftigt, also mit den Sachen, die auf dem Flughafengelände selbst verkauft werden et cetera. Wie kann man das noch verbessern, erweitern? Wie sind die neusten Entwicklungen und wo ergibt es Sinn, selbst hinzusehen und es selbst zu machen? Darüber hinaus hat auch das Thema Nachhaltigkeit einen großen Schwerpunkt ausgemacht. Wie ist der Anteil der Flughäfen am CO₂-Ausstoß, was macht der Flughafen jetzt in dem Bereich, was machen andere, wo liegen Potenziale, wie sehen die Klimaziele auf den Flughafen heruntergebrochen aus?

Als Letztes haben wir uns intensiv mit dem Thema Reputation beschäftigt und eine Reputationsanalyse gemacht. Wo steht der Flughafen eigentlich? – Wir haben festgestellt, dass sich einiges verbessert und verändert hat. Die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit ist gut, viel besser geworden als noch vor einigen Jahren. Dann haben wir auch aufgezeigt, wie es in Zukunft weitergehen kann und: Wie kann man den Flughafen noch besser in der Öffentlichkeit vermarkten? Insgesamt sind wir auf einem guten Weg und hoffen, dass wir auch in diesem Jahr die anstehenden Probleme gut bewältigt bekommen. – So viel von meiner Seite!

Vorsitzender Michael Dietmann: Vielen Dank, Herr Simon! – Dann haben Sie gleich das Wort, Frau von Massenbach, wenn Sie fortsetzen wollen. Die Präsentation ist hier schon auf den Screens, und dann haben Sie das Wort. – Bitte!

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Ja, mache ich gerne. –

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Herr Simon hat schon alle wichtigen Dinge angerissen. Wir haben eine Präsentation verteilt, die etwas umfassender als die zehn Minuten ist, die uns zustehen. Deswegen springe ich auf ganz bestimmte Aspekte.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Wenn man hier 2024 nur die letzten drei Punkte anschaut: Sie zeigen, was wir gemacht haben, seitdem wir das letzte Mal hier waren. Sie zeigen aber auch, dass wir im Hinblick auf operative Stabilisierung, operative Performance, finanzielle Stabilisierung und Nachhaltigkeit wichtige Schritte erreicht haben und weiter vorangeschritten sind.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Zu Operations haben Sie schon etwas gesagt, Herr Simon. Ich will vielleicht noch einen Punkt hervorheben. Nächste Woche erwarten wir die ersten CTiX-Geräte. Das sind diese Röntgengeräte bei der Sicherheitskontrolle, bei denen der Passagier nicht mehr seine elektronischen Geräte und Flüssigkeiten ausräumen muss, was natürlich in Bezug auf die Geschwindigkeit etwas anderes ist, aber auch in Bezug auf das Passagiererlebnis. Wir erwarten, dass die ersten Geräte nächste Woche in Betrieb genommen werden.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Hier sind die Passagierentwicklungen. Sie kennen dieses Chart, weil wir das immer ein bisschen nach den geografischen Märkten aufteilen. Wir schauen uns immer 2017 und 2019 an. 2019 ist nur bedingt ein Referenzjahr. 2017 ist für uns sehr relevant, weil es damals auch in Hinblick auf Air Berlin eine andere Konstellation gab. Wir haben 2024 eine gute Entwicklung vollzogen. Ich gehe nachher auch noch auf Benchmarkzahlen ein. Wir sehen hier, dass der Inlandsverkehr komplett anders läuft, was sich auch nicht erholt. Das Meiste, was Sie hier im Inlandsverkehr sehen, ist Hub-Konnektivität, wie wir das nennen. Das heißt, es geht im Inlandsverkehr nach Frankfurt und München. Das sind Zubringer für die Langstrecke. Der dezentrale Verkehr, von Berlin nach Stuttgart oder von Berlin nach Köln, ist nur noch auf einem Niveau von 20 Prozent von 2019.

Was wir uns ganz besonders im Kontinentalverkehr angeschaut haben: welche Destinationen sich wie entwickeln. Deswegen ist hier noch einmal die Zusammenfassung. Alles, was als sogenannte Leisure-Destinationen definiert werden kann, ist auf Vorkrisenniveau.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Wir sehen natürlich den Effekt des Kriegs in der Ukraine, dadurch, dass der Luftraum gesperrt ist, und eben Russland, Belarus und die Ukraine nicht angeflogen werden. Dann haben wir das ganz große Thema mit den City-Destinationen. Das sind die Destinationen wie zum Beispiel London, Paris, Amsterdam, die sehr stark zurückgegangen sind. Das sind die Destinationen, auf die wir ein ganz besonderes Augenmerk, gemeinsam mit der gesamten Stadtgesellschaft, legen, um zu sehen, wie wir wieder auf bessere Konnektivität kommen. Das sind jetzt die Vergleichszahlen, einmal Deutschland und einmal Europa.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

In Deutschland sieht man, dass wir überdurchschnittlich gewachsen sind. Das ist für 2024 erfreulich. Im europäischen Vergleich sind wir ziemlich normal gewachsen, aber man sieht eben, dass noch mehr geht. Das hat aus unserer Sicht sehr viel damit zu tun – Hier sieht man noch einmal diesen Europavergleich.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Wo liegt Deutschland? – Deutschland ist sehr weit abgeschlagen. Die Ursachen hatten wir das letzte Mal mit dabei, deswegen will ich nicht weiter darauf eingehen. Herr Simon hat schon gesagt, warum noch mehr geht, und warum Deutschland so hinterherhinkt. Die Luftverkehrssteuer ist für uns ein ganz wesentlicher Aspekt. Sie sehen es in diesem schwarzen Balken. Wir haben hier besondere Flughäfen, die wir als Vergleichsflughäfen für den Flughafen BER besonders relevant finden – einmal im Europaverkehr, einmal auf der Langstrecke. Sie sehen in Rot die Flughafenentgelte. Da sehen Sie keine Besonderheit mehr, das war in der Vergangenheit – ganz lange her – einmal anders, aber es ist jetzt nicht mehr auffällig. Was aber auffällt, sind die Luftverkehrssteuer und die anderen staatlichen Gebühren. Das ist in einem Markt schwierig, der sehr wettbewerbsintensiv ist und in dem es im Moment auch zu wenig Flugzeuge gibt. Das ist, Herr Simon hat es schon angesprochen, eine Stoßrichtung der gesamten Branche.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Hier haben wir Themen, an denen wir arbeiten, um die Konnektivität zu verbessern, um die Situation für die Menschen zu verbessern, die nach Berlin und in das erweiterte Einzugsgebiet reisen wollen, aber eben auch aus Berlin heraus wollen oder müssen. Das ist für die Wirtschaft hier sehr relevant. Hier möchte ich ganz besonders hervorheben: Die Unterstützung der Länder Berlin und Brandenburg ist in dem Zusammenhang sehr wichtig, um den Fluggesellschaften Pakete zu schnüren, aber um auch zu zeigen, wie wichtig es ist, für die Destinationen mehr Verkehr zu entwickeln.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Die Ryanair-Ankündigung haben wir hier noch einmal mitgebracht. Sie ist aus dem letzten Sommer. Es ist also keine neue Ankündigung. Es war ein bisschen unklar, wie sie es umsetzen. Sie scheinen es einfach umzusetzen. Die Ankündigung sieht man hier, was sie in Deutschland insgesamt kritisieren. Sie sind dann immer sehr laut, wenn sie etwas zu sagen haben. Sie reduzieren eklatant, sie streichen ganze Regionen von ihrer Liste und reduzieren in Hamburg, Berlin und Köln. Der BER ist der größte deutsche Standort für Ryanair. Für den BER liegt das in dem Bereich von 750 000 Sitzplätzen, was im Sommer kommen wird. Wir sind jetzt im Moment noch im Winterflugplan. Im Winterflugplan sehen wir das noch nicht so, aber im Sommerflugplan sehen wir, dass sie das auch umsetzen werden und wir uns darauf einstellen müssen, gerade weil es die Steuer ist, die Ryanair aus Deutschland herausreibt. Wir müssen schauen, wie wir damit trotzdem zurechtkommen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Wir erwarten für 2025 immerhin noch ein Wachstum trotz des Ryanair-Effekts von 1 Million Passagieren. Ab Sommer wird Kanada wieder direkt verbunden, was uns natürlich freut. Nächste Woche ist die ITB, und da sind auch sehr viele Ankündigungen und Gespräche zu erwarten. Darauf freuen wir uns sehr und hoffen, dass noch weitere gute Impulse für den Markt kommen werden. Finanziell war 2024 auf jeden Fall ein sehr gutes Jahr. Wir hatten mehr Passagiere als erwartet. Das sind dann sofort auch mehr Umsätze als erwartet. Das korreliert miteinander. Mit dem Blick zurück, zur Erinnerung: Wir haben 2024 die Sicherheitskontrollen übernommen. Daher verschieben sich natürlich ein paar Zeilen. Dadurch haben wir höhere Erträge und haben aber auch einen höheren Aufwand. Letztendlich ist das EBITDA neutral.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Die Mittel- und Langfristplanung können wir Ihnen im Moment noch nicht zur Verfügung stellen, werden es aber im Mai machen, weil es Teil der Businessplanung ist, die im März und dann im April und Mai den Gremien vorgestellt wird. Sobald wir sie haben, werden wir sie zur Verfügung stellen.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Teilentschuldung haben wir immer angesprochen. Ja, der wichtige Schritt mit dem Exit ist erreicht. Er ist für viele Dinge eine fundamentale Voraussetzung, aber vor allem auch für die Refinanzierung, die 2026 ansteht. Um diese Refinanzierung von 1,3 Milliarden Euro hinzubekommen, und zwar so hinzubekommen, dass sie ohne Gesellschafterbelastung, also ohne finanzielle Unterstützung der Gesellschafter, funktioniert, fangen wir jetzt – wenn man so will, haben wir schon im letzten Herbst angefangen – mit den Banken Gespräche an. Wir brauchen sehr viele Banken für 1,3 Milliarden Euro, und wir werden im zweiten Quartal mit den nächsten, wichtigen Schritten mit den Banken beginnen, um die Finanzierung bis Ende des Jahres in trockenen Tüchern zu haben.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Sonst schafft man den Gesamtprozess nicht. Damit übergebe ich an meinen Kollegen Herrn Halberstadt zum Thema Schallschutz. Das machen wir in Brandenburg regelmäßig, aber hier normalerweise nicht, aber es gab Fragen, deswegen haben wir etwas mitgebracht.

Michael Halberstadt (FBB; Geschäftsführung): Ja, das will ich gern tun. Wir realisieren seit einigen Jahren dieses Schallschutzprogramm, das sich aus der Planfeststellung des Flughafens ergibt, und das in seinen gesamten Facetten. Ich glaube, dass es kein Thema mehr gibt, das nicht höchstrichterlich ausgeurteilt ist, an der Stelle durch das OVG Berlin-Brandenburg, detailliert beschrieben und festgelegt ist. Die Wirkung dieses Schallschutzprogrammes sieht man von der materiellen Dimension in den letzten drei Zeilen. Wir haben ein Gesamtbudget, das für die Wohneinheiten, die potenziell unter dieses Schallschutzprogramm fallen können, 730 Millionen Euro ausmacht. Davon sind aktuell aufgrund der gestellten Anträge knapp 583 Millionen Euro gebunden. Der bisherige Mittelabfluss – Status: Ende 2024 – sind 462 Millionen Euro. Wenn man das einordnet, ist es mehr als die Flughäfen Frankfurt, Hamburg und München, alle drei zusammen, für Schallschutz aufgewandt haben.

Die Regularien sind im Kern so, dass, wenn Anträge gestellt werden, wir diese Anträge zu bearbeiten haben. Es ergeben sich von den Anspruchsermittlungen entweder bautechnische Ansprüche oder Entschädigungsansprüche. Wir sind als Flughafengesellschaft nicht in der Lage willkürlich zu entscheiden, ob es Entschädigungen oder Bauansprüche gibt. Dafür gibt es klare Festlegungen aus dem Planfeststellungsbeschluss: Wenn die Kosten für den bautechnischen Schallschutz 30 Prozent des Verkehrswertes des Objektes überschreiten, haben die Antragsteller einen Anspruch auf Entschädigung. Wir haben an der Stelle keinerlei Ermessensraum. Im Kern wollen wir, dass bautechnisch etwas stattfindet, weil es bedeutet, dass tatsächlich Schallschutz eingebaut wird. Die Eigentümer sind völlig frei in der Frage, ob sie Entschädigungen für Schallschutz oder für anderes verwenden. Wir bieten allerdings, weil wir im Falle von Entschädigungen Schallschutz realisieren möchten, Beratung und auch Begleitung für Schallschutzmaßnahmen an.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Wenn wir auf die Umsetzung des Schallschutzprogrammes schauen, können potenziell etwa 26 500 Wohneinheiten unter den Schallschutz fallen. Die Aufteilung auf Tag- und Nachtschutz sieht man hier auf dem Chart. Um einen qualitativen Aspekt zu benennen: Der Tagschutz ist von seiner Qualität deutlich höher als der Nachtschutz. Das ist vielleicht zuerst etwas befremdlich, aber es ist aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses so, dass die Lärmbelastung im Tagschutz weniger als einmal am Tag 55 Dezibel erreichen darf. Das ist die Lautstärke eines normalen Gespräches. Der Nachtschutz ist an der Stelle etwas geringer.

Die gestellten Anträge sind aktuell 22 700. Wir haben hierzu einen Abarbeitungsstand von 97 Prozent. Für diese Anträge haben die Antragsteller einen Bescheid von uns für Bau, Entschädigung oder keine Ansprüche. Letzteres ist, man sieht es hier im Chart, ein relativ geringes Volumen. Wenn Sie eine Anspruchsentuschädigung auf Bau haben, liegt die Umsetzung in den Händen der Eigentümer. Diese müssen die Umsetzung realisieren, das ist nicht mehr in den Händen der FBB, auch das ist höchstrichterlich ausgeurteilt. Wir haben aktuell einen Umsetzungsstand im Tagschutz von 77 Prozent, im Nachtschutz ist er geringer, etwa 30 Prozent. Man muss zu den nicht vorhandenen Umsetzungen sagen – das ist im Chart die rote Säule mit 8 148 Fällen –, dass alleine 4 100 Fälle dem reinen Nachtschutz unterliegen und dass es Anträge sind, die von 2013 und älter sind. Das heißt, seit 2013 oder früher haben die Eigentümer von uns ein Papier in der Hand, mit dem sie bautechnische Maßnahmen hätten umsetzen können, und sie hätten einen Anspruch auf entsprechende Kostenerstattung gehabt. Sie haben es

nicht getan. 3 000 weitere dieser Fälle befinden sich auf der Zeitachse von 2014 und 2019. Das ist dann nicht mehr der reine Nachtschutz, sondern es ist eine Mischung aus Tag- und Nachtschutz. Über 7 000 Fälle sind schon älter als fünf Jahre. Man muss daran zweifeln, ob die Eigentümer willens sind, eine Umsetzung zu realisieren.

In diesem Jahr stehen zwei relevante Zeitpunkte an. Einmal ist nach fünf Jahren die Möglichkeit beendet, die Anträge auf Schallschutz zu stellen. Das ist aus der Planfeststellung so festgelegt. Fünf Jahre nach Inbetriebnahme des BER – das wird im November dieses Jahre der Fall sein – endet diese Frist. Darüber hinaus endet am 31. Dezember dieses Jahres die Frist für Altfälle, die bereits länger als drei Jahre eine Anspruchsermittlung haben und keine Umsetzung realisiert haben. Für Fälle, bei denen danach Anträge gestellt wurden, läuft die Frist über dieses Datum hinweg. Wenn jetzt neue Anträge gestellt werden, läuft es auch über diese Frist hinweg. Für neue Fälle gilt dann immer eine Dreijahresfrist. – So ist der aktuelle Status zum Schallschutzprogramm. Wenn es Fragen gibt, natürlich gerne!

Vorsitzender Michael Dietmann: Herzlichen Dank für die einleitende Präsentation! – Dann gehen wir in das übliche Verfahren der Fragerunde. Pro Fraktion stehen 15 Minuten zur Verfügung, und ich nutze für die CDU-Fraktion die ersten, um einige Fragen zu stellen und einige Anmerkungen zu machen.

Michael Dietmann (CDU): Vielleicht mit den Anmerkungen beginnend: Wir freuen uns sehr, dass wir den nächsten Schritt erreicht haben und aus dem EU-Regime herauskommen, um in eine gewisse Normalität zu kommen. Wir sind noch nicht ganz am Ende dieses Teilentscheidungsprozesses angelangt, aber das ist ein wichtiger und guter Zwischenschritt, den man nicht übergehen, sondern das noch einmal sagen sollte. Es ist auch schön, dass es im letzten Jahr gelungen ist, zumindest im Vergleich der deutschen Flughäfen, bei insgesamt schwierigen Rahmenbedingungen ein gutes Wachstum zu erzielen.

Ich will für die CDU-Fraktion sagen: Wir glauben ausdrücklich, dass das Thema Hub-Konnektivität für die Erreichbarkeit und auch für die wirtschaftliche Tätigkeit dieser Stadt wichtig ist, insbesondere von Messen, Kongressen und auch anderen Dienstleistungen, sodass wir sicherlich hier unterschiedliche Meinungen haben. Es geht natürlich nicht darum, nach Stuttgart zu fliegen und am Abend wieder zurückzufliegen, weil man dort ein Meeting hat. Wenn man die Stadt aber international erreichen will, werden wir an diesem Zustand so lange nicht vorbeikommen, wie wir zumindest selbst kein Hub sind. Damit ist auf absehbare Zeit nicht zu rechnen.

Das Thema Luftverkehrsteuer ist ein alter Bekannter in all den Diskussionen. Jetzt gibt es eine neue Chance. Ich will für die CDU-Fraktion auch hier sagen, das gilt, glaube ich, aber auch für die Kollegen von der SPD, dass wir uns nach Kräften bemühen werden, jetzt in einer möglichen neuen Konstellation, so sie denn zustande kommt, dafür zu sorgen, dass wir da an der Stelle Bewegung hineinbekommen, weil das den Luftverkehrsstandort Deutschland insgesamt schädigt und damit eben auch wirtschaftliche Chancen nimmt. Man muss es zusammendenken, insofern wollte ich das bloß vorher sagen.

Zu den Fragen: Wir sind hier das erste Mal in kleinerer Besetzung, weil Herr Hoff Andersson nicht mehr bei der FBB ist und dem Ruf aus dem Süden gefolgt ist, was wir ausdrücklich bedauern. Da gibt es in dem Kontext vielleicht auch noch Fragen zu stellen, die ich nachher im nichtöffentlichen Teil auch noch stellen werde. Im öffentlichen Teil kann man aber sicherlich die Frage stellen: Wie haben Sie es intern organisiert, dass die Tätigkeiten, die bisher bei dem Kollegen lagen, weitergeführt werden? Wie darf man sich vorstellen, wie Sie das im Moment im Vorstand aufgeteilt haben?

Jörg Simon (FBB; Vorsitzender des Aufsichtsrats): Vielleicht noch ganz kurz: Herr Hoff Andersson ist noch bis zum 1. Mai 2025 da. Daher werden wir dann eine Aufstellung finden, und wir sind jetzt natürlich dabei, einen Nachfolger zu suchen.

Michael Dietmann (CDU): Gut, Vorbereitung ist alles, mein Fehler, tut mir leid! – Dann gehen wir zum nächsten Thema. Sie haben eben berichtet, dass die Scanner da sind und eingebaut werden sollen. Das habe ich richtig verstanden. Sind denn in diesem Zusammenhang weitere Herausforderungen, etwa baulicher Art und/oder investiver Art aufgetreten, die vorher nicht geplant waren?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Herausforderungen in gewisser Weise, ja! Deswegen fangen wir mit den sogenannten Pavillons, also in den Seiten, an, und nicht in der Haupthalle. Die Haupthalle ist für uns all das, was in dem Bereich unter dem „roten Teppich“ ist. In den Pavillons haben wir dadurch eine Lösung finden können, dass wir zum Anfang des Jahres 2024 die Verantwortung übernommen haben. Damit konnten wir auch mit den Herstellern direkte Gespräche führen, um letztendlich dafür zu sorgen, dass die Geräte dort hineinpassen. Sonst bekommt man ein Standardprodukt aus dem Bundesbeschaffungsamt, und das hätte nicht hineingepasst. Deswegen konnten wir das so entwickeln. Das ist die eine Sache von den Geräten.

Sowohl in den Pavillons und wahrscheinlich noch sehr viel stärker in der Haupthalle müssen climatechnische Ertüchtigungen gemacht werden. Immer wenn man an das Gebäude herangeht, weiß man, dass es nicht einfach ist. Wir haben das aber hinbekommen. In den Pavillons

ist es völlig klar, was wir machen, wie wir es machen, und das wird einfach umgesetzt. Das ist keine Herausforderung mehr, weil es einfach gemacht wird. Für die Haupthalle sind wir noch in der Prüfung, wie wir das umsetzen können.

Michael Dietmann (CDU): Okay! Bedeutet das im Zweifelsfall auch erheblichen finanziellen Mehraufwand? Wenn Sie sagen, wir müssen zusätzliche Maßnahmen für die Klimatisierung ergreifen, in welcher Dimension kann man sich das vorstellen?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Das sind ungefähr 7 Millionen Euro. Das ist für uns, auch in der Höhe, eine geplante Investition. Es ist nichts Ungeplantes, wir haben es abgewogen und gesagt, dass es erforderlich ist, um diese Modernisierung hinzubekommen, und die machen wir jetzt. Da sind zusätzlich aber keine Unwägbarkeiten hinzugekommen.

Michael Dietmann (CDU): Okay! – Die Frage anschließend an den Bericht von Herrn Simon, der ja über den Strategietag berichtet hat. Sie müssen entscheiden, ob Sie das jetzt oder möglicherweise nachher erzählen wollen. In der Tat ist der zweite Hebel, um eigene Erträge zu steigern, der Non-Aviation-Bereich, der logischerweise an Flugbewegungen gekoppelt ist. Trotzdem ist es schon seit längerer Zeit ein Thema gewesen, wie man ihn möglicherweise attraktiver gestalten kann. Wenn man es mit anderen Flughäfen vergleicht, selbst Gast ist und versucht, es aus einer laienhaften Perspektive ein bisschen zu vergleichen, dann gibt es da Unterschiede. Welche Maßnahmen haben Sie herausgearbeitet, über die Sie einen Hebel haben, um den Ertrag an der Stelle in Zukunft steigern zu können?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Das Grundkonstrukt wird jedem innerhalb des Terminals vor Augen geführt. Es ist ein Konzept, was Ende der Nullerjahre für die Eröffnung des BER entwickelt wurde. Die Kundenbedürfnisse, die Passagierwartungen haben sich seitdem ein bisschen verändert, und deshalb haben wir verschiedene Dinge gemacht. Das eine ist, was wir sofort verändert haben, eine stärkere Nachfrage an gastronomischer Vielfalt. Das haben wir umgesetzt, und da sind wir jetzt sehr gut. Jetzt geht es als Nächstes darum, wenn Sie durch die Sicherheitskontrollen gegangen sind, gehen Sie durch den Duty-Free-Shop hindurch. Das ist unsere wesentliche Einkunftsquelle. Da partizipieren wir an dem Erfolg – in diesem Fall Heinemann. Die Fläche reicht nicht aus. Das heißt, wir müssen es besser in den Bereich integrieren, der dahinter ist. Es laufen Gespräche, um es technisch, aber auch operativ umzusetzen, um mehr Fläche und mehr Möglichkeiten und vor allem ein breiteres Angebot in diesem Bereich entwickeln zu können.

Michael Dietmann (CDU): Das bezieht sich im Wesentlichen auf Einkaufsmöglichkeiten in der Haupthalle oder gibt es da noch andere Überlegungen, die an der Stelle eine Weiterentwicklung darstellen könnten?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Wenn man sich die gesamte Non-Aviation-Welt anschaut, sind die großen Faktoren Retail und Gastronomie. Darüber hinaus ist es natürlich Parkierung, also das Auto parken, was ebenfalls ein ganz wichtiger Aspekt ist und wozu wir uns sehr stark Gedanken machen, wie man das in die Zukunft bringt und welche Rolle wir dabei spielen können? Was bedeutet das für das Passagiererlebnis? Gerade beim Parken ist es so, dass die meisten Menschen eigentlich sehr früh schon etwas reservieren, weil sie dann weniger bezahlen müssen. Damit kennt man die Menschen

eher, als es für den Flughafen sonst der Fall ist, weil wir eigentlich nicht wissen, wer kommt. Wie viele und wann sie kommen, können wir abschätzen. Aber wer ist das? Was für Bedürfnisse haben sie? Das kann für uns sehr interessant sein. Wir prüfen intensiv, inwieweit es dort noch eine andere Rolle spielt.

Michael Dietmann (CDU): Wenn wir einen Blick auf die eigentlichen Flugbewegungen werfen, beschäftigt uns hier immer die Frage, wie man internationalen Verkehr stärker an Berlin anbinden kann und was da für Möglichkeiten bestehen. Jetzt dreht sich die Welt weiter, und Sie haben eben die ITB angesprochen und dass Sie da wieder Gespräche führen wollen. Können Sie uns einen Einblick geben, wie sich der Blick auf Berlin oder den Flughafen mit den Veränderungen, die stattgefunden haben, verändert hat? Sie haben von positiver Entwicklung, Auszeichnungen und so weiter gesprochen. Welches Feedback bekommen Sie im Moment, wenn Sie mit solchen potenziellen Partnern reden, die bei uns möglicherweise eine Langstrecke anbieten könnten? Um einfach ein Gefühl dafür zu entwickeln, ob sich etwas verändert hat: Ist das attraktiver? Schauen sie anders auf die Stadt oder wie stellt sich das aus ihrer Perspektive dar?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Wie auf die Stadt geschaut wird, ist ein Thema. Ich spreche jetzt darüber, wie auf den BER geschaut wird. Vielleicht noch einen Satz dazu: Wir machen natürlich sehr stark, aber eben zusammen mit der Stadtgesellschaft, immer wieder klar, dass das Bild von Berlin der Vergangenheit – „arm, aber sexy“ sage ich jetzt einmal als Oberbegriff – sich verändert, dass einfach ganz andere Fakten da sind, dass die wirtschaftliche Entwicklung sehr positiv ist.

Diese Wirtschaftskraft, dieses Einzugsgebiet ist einer der wesentlichen Faktoren für eine Fluggesellschaft, um sich zu überlegen, ob dort etwas passieren kann. Dafür muss diese Wirtschaftskraft da sein, weil eine Berlinstrecke sonst keinen Sinn ergibt, aber das kann man mit jedem anderen Ballungsgebiet genauso ansprechen. Diese wirtschaftliche Entwicklung von Berlin spielt eine große Rolle. Die Sicht auf den Flughafen ist positiv. Es ist extrem wichtig, dass wir zuverlässig und planbar den Betrieb gestalten. Es ist sehr wichtig, was die ganzen kommerziellen Rahmenbedingungen sind. Dabei ist es wichtig, ebenfalls wieder Planbarkeit und Vorhersehbarkeit hinzubekommen, und nicht heute dies, morgen jenes.

Es war für eine Fluggesellschaft eine relative Ad-hoc-Entscheidung, wenn man sich überlegt, wie lange im Voraus man schon Tickets verkauft und die Planung macht. Die Entscheidung der letzten Bundesregierung, die Luftverkehrsteuer zum 1. Mai 2024 um 25 Prozent zu erhöhen, sind dann Schockmomente. Das ist die Sicht auf den Flughafen. Es ist Planbarkeit, operative Zuverlässigkeit, Effizienz, aber natürlich auch Kosteneffizienz. Eine Airline fragt sich bei allem, was wir zusätzlich nett dazu machen: Warum macht ihr das eigentlich? Wir wollen das nicht. Was bedeutet das wieder für unsere Kostenstruktur am BER? – Darüber gibt es keine Diskussion, das ist gut, das läuft gut, das haben sie verstanden, dass es stabil läuft. Es geht sehr stark darum, inwieweit die Region, die hier angebunden werden soll, stark genug ist, auch im Vergleich mit anderen Regionen, die zur Wahl stehen, für eine Fluggesellschaft, die sagt: Mache ich lieber die Lombardei oder mache ich Berlin-Brandenburg? Bei diesen Vergleichen stehen natürlich die Regionen miteinander im Wettbewerb.

Vorsitzender Michael Dietmann: Okay, vielen Dank! – Dann wäre die nächste Fragemöglichkeit für Bündnis 90/Die Grünen. Herr Otto hat das Wort. – Bitte!

Andreas Otto (GRÜNE): Schönen guten Morgen, herzlich willkommen auch von uns! – Es ergeben sich wie immer ein paar Fragen. Sie haben gesagt, die Mittelfristplanung liegt noch nicht vor. Irgendwie im Mai? Herr Vorsitzender, ich möchte anregen, ob wir uns vielleicht bei der FBB auf den Herbsttermin konzentrieren sollten und nicht zwei Termine machen.

Zu den Zahlen: Auf Folie 12 ist uns aufgefallen, dass der Betriebsaufwand nach unten geht. Wie kommt das? Können Sie das erklären? Das ist schön. Hat es mit Energiepreisen zu tun, wird etwas outgesourct, wenn man 2024 und 2025 vergleicht?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Bei uns ist der Betriebsaufwand einmal der Personalaufwand. Der bleibt stabil, da ist keine Veränderung. Es gibt den Sachaufwand, zu dem ganz stark Energiekosten gehören, also dieser Versorgungsaufwand. Die Energiepreisentwicklung spielt eine sehr große Rolle. Es sind aber auch andere Faktoren, für die wir andere Bestellmengen, wenn man so will, als 2024 eingeplant haben. In der Summenleiste alleine wird es gar nicht so deutlich, aber wir hatten 2024 ein paar Sondereffekte. Wir mussten noch alte Themen begleichen. Deswegen ist der Betriebsaufwand weiter nach oben gegangen, als er eigentlich müsste. Wir können es nur bedingt vergleichen.

Wir vergleichen auch immer mit 2023 und schauen uns an, wie es 2023 gewesen ist, dann schauen wir uns 2024 oder 2025 ohne Luftsicherheit an, weil wir die Luftsicherheit übernommen haben. Das heißt, das sind ungefähr 100 Millionen bis 120 Millionen Euro zusätzlicher Aufwand. Um es vergleichbar zu machen, rechnen wir es heraus, und dann kann ich Ihnen sagen, dass die Zahl von 2025 der Zahl von 2023 entspricht, wenn wir es so betrachten. 2024 gibt es ein paar Sondereffekte, und dann sind 2023 und 2025 mehr oder weniger wieder auf einem Niveau.

Andreas Otto (GRÜNE): Okay, dann haben wir das im Groben verstanden. Dann wollte ich zu dieser Folie fragen. Das ist die, wo unter anderem dieses Thema der Steuern vorkommt.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Es fällt auf, dass bei uns in Berlin und in Wien die sogenannten Luftverkehrsteuern recht hoch sind, dass wir aber in Berlin bei den Flughafenentgelten im Vergleich, der hier aufgezeichnet ist, ganz unten liegen. Diese Luftverkehrsteuer hat auch schon Herr Dietmann angesprochen. Da bemühen sich alle, nicht zuletzt weil sie lobbyieren, dass sie irgendwie gesenkt werden soll. Ich habe keine Ahnung, ob das sinnvoll ist und gelingt. Könnten wir dann aber die Flughafenentgelte etwas erhöhen, weil das in unserer Kasse landet oder in Ihrer? Entsteht dadurch Spielraum, darf man das nicht laut sagen oder wie denken Sie darüber?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Wir schauen, dass wir wettbewerbsfähig sind. Unsere Entgelte sind natürlich auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben. Es ist nichts, was wir beide entwickeln, weil wir irgendwie glauben, dass dieses oder jenes ist, sondern das passiert in einem sehr detaillierten Verfahren auf der Grundlage von § 19b des Luftverkehrsgesetzes und wird von den Behörden genehmigt. Wir sind sehr vorsichtig, einfach zu sagen, dass wir ein bisschen hoch gehen, weil wir wissen, dass es ein Markt ist, in dem wir einen sehr starken Punkt-zu-Punkt-Verkehr haben. Das ist in Wien etwas anders. Die Marktkonstellation ist in Wien etwas anders. Wir müssen aber einfach schau-

en, dass wir immer diszipliniert sind, effizient arbeiten und die Fluggesellschaften davon profitieren lassen. Deswegen sehe ich im Moment keinen Spielraum nach oben. Es wird aber sehr deutlich, was diese Luftverkehrsteuer mit Wettbewerbsfähigkeit macht. In diesem Konzert ist es sehr schwer für uns zu sagen: Liebe Fluggesellschaften, kommt doch zu uns. Ihr bezahlt zwar pro Flug 10 000 Euro mehr als in Wien, aber es ist auch – – Ja, was denn eigentlich? Wir sprechen schon von sehr viel Geld, denn die Fluggesellschaften sollen nicht nur einmal im Jahr fliegen.

Andreas Otto (GRÜNE): Das habe ich verstanden. Wenn man hier noch München und Frankfurt mit aufnehmen würde, wo würden die dann stehen?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Die Münchner und Frankfurter haben dieselben grauen, schwarzen Blöcke und im roten Block sind sie natürlich höher. Sie sind teurer als der BER.

Andreas Otto (GRÜNE): Im innerdeutschen Vergleich sind wir schon günstig?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Wir haben hier die europäischen Flughäfen, weil das eher unsere Wettbewerbsflughäfen sind, deswegen haben wir eher dieses Bild gezeigt. Wir schauen uns das natürlich auch innerhalb von Deutschland an, und innerhalb von Deutschland sind wir völlig unauffällig. Frankfurt und München sind sehr viel teurer, aber auch Düsseldorf und Stuttgart sind teurer.

Andreas Otto (GRÜNE): Danke! – Ich würde darum bitten, dass Sie das nächste Mal vielleicht doch München und Frankfurt in der Darstellung aufnehmen, dann ergibt sich ein anderes Bild.

Diese Flughafenentgelte: Herr Vorsitzender, ich würde darum bitten, dass wir einen Bericht machen und uns vielleicht den Verlauf der letzten 10 Jahre ansehen. – Ich wollte nach der Kapitalzuführung fragen. Nach wie vor kommt sie bei Ihnen vor, sie steht auch in den Berliner Planungen drin. Aufgrund der Tatsache, dass Ihr Ergebnis etwas besser geworden ist, brauchen Sie vielleicht weniger Geld?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Als wir dieses Teilentschuldungskonzept entwickelt haben, war klar, welche Anforderung von den Gesellschaftern an die Gesellschaft, also an die FBB, gestellt werden, welchen Beitrag wir zu leisten haben, um das alles zu ermöglichen. Wir halten uns an das, was wir zugesagt haben, was wir versprochen haben, auch wenn sich um uns herum sehr viel verändert. Der Verkehr hat sich ganz anders entwickelt als wir es 2020/2021 noch erwartet haben, aber wir halten uns daran.

Wir werden am Ende sehen, wie es mit den Banken ausgeht, um zu sagen, was es tatsächlich ist. In dem Moment, in dem wir „mehr verdient haben“, haben wir früher getilgt. Das heißt, wir haben versucht, diesen Betrag von 1,3 Milliarden Euro zu reduzieren. Es ging also da hinein, weil es unsere gemeinsame Hürde ist, die wir überspringen müssen. Wie bekommt man 1,3 Milliarden Euro mehr? Wir bekommen es nicht finanziert, und wir brauchen das Delta, weil wir im Moment noch etwas über 2 Milliarden Euro Verschuldung haben.

Andreas Otto (GRÜNE): Das habe ich verstanden. Man kann aber durchaus diskutieren, ob es sinnvoll ist, – Gott sei Dank! – vorhandene bessere Ergebnisse in eine Reduzierung der Schulden zu investieren, die Sie aufnehmen, diese 1,3 Milliarden Euro, oder ob es besser ist, das Land Berlin und die anderen Gesellschafter etwas zu entlasten, die das Geld auch nicht haben. Das können wir aber nachher vielleicht mit dem Senat besprechen. – Danke schön!

Ich würde eine Frage zu dieser Ryanair-Geschichte stellen. Sie haben es extra in die Folien eingebaut. Wir haben schon einmal erlebt, dass der Hauptauftragnehmer Air Berlin Pleite gegangen ist, und da haben auch alle gedacht: Auweia, jetzt können wir den Flughafen zumachen. – Siehe da, er existiert immer noch. Wie schlimm ist es eigentlich, wenn eine Fluggesellschaft sagt, wir streichen jetzt ein paar Flüge? Finden Sie da andere, die es machen oder wird dann einfach weniger geflogen? Wie ist das?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Es ist immer schwierig, wenn der größte Kunde sagt, dass er komplett vom Hof geht, er komplett den Betrieb einstellt oder er reduziert – vor allem zum unmittelbaren Zeitpunkt. Wir spüren immer noch die Air Berlin. Ich kann Ihnen sagen, dass ich sie jeden Tag vermisse. Wenn man die Verkehrszahlen anschaut, hat es sich etwas verändert, aber dann verändert sich es wieder zurück. Man hat aber nicht mehr den einen Partner. Für uns ist die Situation, dass es die Air Berlin nicht mehr gibt, richtig schwierig.

Andreas Otto (GRÜNE): Ja, das glaube ich alles, aber wie ist jetzt die Zukunft? Das will ich wissen.

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Ryanair ist ein etwas anderer Fall, weil es nicht unser Homecarrier ist. Es sind ein bisschen andere Begriffe. Die Air Berlin hat den Flughafen BER nicht mehr erlebt, aber sie hat ihn mitgestaltet. Sie hat gesagt, was sie haben will. Sie hat gesagt, welche Konzepte – –

Andreas Otto (GRÜNE): Meine Zeit läuft hier weg.

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Entschuldigung!

Andreas Otto (GRÜNE): Wie schlimm ist das?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Es ist schlimm, weil letztendlich Frequenzen, Sitzplatzangebote weggehen und bestimmte Strecken gar nicht mehr bedient werden. Wenn Sie mich fragen, welche: Brüssel. Ja, es gibt noch viermal Brüssel, Brussels Airlines, aber diese Verbindung, die die hatten, war wichtig.

Andreas Otto (GRÜNE): Alles klar, alles wichtig, fällt weg, schwierige Lage, aber ist auch nicht aussichtslos. – Jetzt will ich zu diesem Schallschutzprogrammen fragen, Folie 15. Da haben Sie diese drei Zahlen stehen: 730 Millionen Euro freigegebenes Budget sowie Mittelbindung und Mittelabfluss. Das heißt, 270 Millionen Euro sind noch da, sie liegen bei Ihnen irgendwo auf dem Konto. Ist das so?

Michael Halberstadt (FBB; Geschäftsführung): Nein, sie liegen nicht bei uns auf dem Konto, sondern das ist als Budget für dieses Schallschutzprogramm vorgesehen, das wir finanzie-

ren, wenn es tatsächlich benötigt würde. Wir haben diese Mittelbindung, die hier beschrieben ist, durch die vorhandenen gestellten Anträge und auch die genehmigten Anträge. Wenn es abgerufen wird, würden wir das auch entsprechend finanzieren und umsetzen, aber wir haben keine 730 Millionen Euro im Unternehmen, die irgendwo liegen und darauf warten, dass sie verteilt werden.

Andreas Otto (GRÜNE): Nein, hier steht, dass der Abfluss 461,9 Millionen Euro sind. Die sind schon weg, die haben sie ausgezahlt. – [Zuruf von Michael Halberstadt (Geschäftsführung Flughafen Berlin Brandenburg: Korrekt!)] – Jetzt habe ich berechnet, dass noch 270 Millionen Euro ausgezahlt werden könnten, sofern die Voraussetzungen bestehen. Jetzt habe ich gefragt: Gibt es für diese 270 Millionen Euro eine Rückstellung, haben Sie ein Sparbuch oder werden sie einfach aus dem laufenden Geschäft finanziert, und Sie hoffen eigentlich, dass sie keiner haben will?

Michael Halberstadt (FBB; Geschäftsführung): Sie werden aus dem laufenden Geschäft finanziert. Wir haben dafür keine Rückstellungen und auch keine vorhandenen Volumina.

Andreas Otto (GRÜNE): Gut, das ist interessant. – Zur Folie 16: Den Betrachter verwundert immer wieder, dass es so viele Bewilligungen gibt und es irgendwie nicht umgesetzt wird. Ich kann es nicht verstehen. Ist es unattraktiv für die Leute, die eine Bewilligung haben, weil es zu aufwendig ist oder weil sie es nicht können oder weil sie so alt sind oder weil sie das Haus verkaufen wollen? Das verwundert uns schon die ganzen Jahre, und wir sind auch nie auf eine Antwort gekommen, die zufriedenstellend ist. Deshalb die Frage: Wäre es nicht am einfachsten, man zahlt das Geld einfach aus? Dieser rote Balken hier sind 8 000 Fälle, also bei fast einem Drittel aller Fälle hakt es irgendwie. Um auch den Verwaltungsaufwand zu senken, warum zahlt die Gesellschaft das nicht einfach aus? Sie haben vorhin schon gesagt, dass die Planfeststellung irgendwie schwierig wäre. Falls es nicht so einfach geht, was müsste man an rechtlichen Rahmenbedingungen ändern, damit es geht?

Michael Halberstadt (FBB; Geschäftsführung): Der Planfeststellungsbeschluss hat festgelegt, wie das Schallschutzprogramm umzusetzen ist.

Andreas Otto (GRÜNE): Wenn ich in den Planfeststellungsbeschluss mithilfe eines Änderungsverfahrens reinschreiben würde, dass das Geld auszuzahlen ist, dann würden Sie es auszahlen?

Michael Halberstadt (FBB; Geschäftsführung): Wenn die rechtlichen Bedingungen für dieses Schallschutzprogramm so wären, dann wäre es so, aber sie sind andere. Ich glaube auch, dass es sehr simpel ist, wie Sie es versuchen, darzustellen. Wir haben eine klare rechtliche Grundlage, und die klare rechtliche Grundlage führt dazu, dass es Ansprüche der Antragsteller gibt, die wir auch erfüllt haben.

Diese 8 148 Fälle, bei denen Sie nicht erklären können, warum sie nicht umgesetzt sind, sind so, dass diese Eigentümer der entsprechenden Gebäude zu Teilen seit vielen Jahren die Möglichkeit haben, das umzusetzen, was sie beantragt haben, es aber nicht tun, warum auch immer. Auch wir haben keine Kenntnis darüber, warum sie es nicht tun. Sie tun es aber nicht. Wenn Sie einen Autounfall haben und Ihre Versicherung Ihnen sagt, sie können das Fahrzeug

reparieren lassen, tun es nicht, werden Sie nach zehn Jahren auch nicht zu der Versicherung gehen und sagen können: Zahlen Sie mir das jetzt aus!

Andreas Otto (GRÜNE): Okay, da müssen wir irgendwie anders weiterkommen, glaube ich. Mir leuchtet es nach wie vor nicht ein. Wir sind nicht zufrieden damit, aber die Zeit ist abgelaufen. – Danke schön, Herr Vorsitzender!

Vorsitzender Michael Dietmann: Genau, die 15 Minuten sind um, und die SPD-Fraktion hat das Wort. – Herr Stroedter, bitte!

Jörg Stroedter (SPD): Von unserer Seite erst einmal herzlich willkommen! – Ich will mit der Seite 5 Ihrer Folien anfangen. Ich fange nicht mit der Kurzstrecke an, die nach unten gegangen ist, was wir gut finden, und nicht mit der Langstrecke, zu der ich noch komme, sondern mit dem Thema „kontinental“, also Europa.

Da haben Sie jetzt eine Steigerung von 2023 zu 2024, die erkennbar ist, aber wir liegen immer noch 20 Prozent unter 2019, also der Zeit „vor Corona“. Das ist untypisch, weil es an den anderen größeren Flughäfen in Deutschland nicht so ist, dass wir 20 Prozent niedriger liegen. Was wollen Sie machen, um dort andere Zahlen zu präsentieren, denn bei der Verschuldung des Flughafens ist diese Entwicklung äußerst problematisch?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Ich stimme Ihnen bei allem zu. Wir haben Platz, wir haben die Freude, noch mehr Verkehr am BER abzuwickeln. Sie brauchen mich nicht zu überzeugen. Es ist nicht so, dass wir sagen: Nein, das wollen wir einfach nicht. – Es wird niemand abgewiesen. Inwieweit es bei den anderen deutschen Flughäfen anders ist: Es ist tatsächlich ein bisschen anders, weil es sich am BER ein bisschen anders entwickelt hat. Wir sind jetzt auf einem guten Weg. 2024 war eine sehr gute Entwicklung, da sind wir viel besser als alle anderen.

Wenn ich es immer mit 2019 vergleiche, ist es für uns eine sehr schwierige Kiste, weil es in Berlin ein kaputtester Luftverkehrsmarkt war. Die Fluggesellschaften haben gesagt: Wir haben die Schnauze voll von Berlin, weil wir hier so viel Geld verlieren, wir gehen raus. – Das heißt, ich kann es ganz lange mit den 25,7 Millionen Passagieren vergleichen oder wir sehen uns das mit den 23 Millionen Passagieren an. Welche Zahl man auch nimmt: Für uns ist es sehr wichtig, welche Frequenzen wir auf welchen Strecken haben, die besonders wichtig sind. Auch im Europaverkehr gibt es unterschiedliche Destinationen. Alles, was von mir aus Griechenland ist, ist doch längst auf Vorkrisenniveau. Ist es aber genau das, was für das gesamte Einzugsgebiet von Berlin, für die Wirtschaft am relevantesten ist? Wir arbeiten im Rahmen der Luftverkehrsinitiative gemeinsam mit allen, um genau auf diesen Gebieten fokussiert weiter voranzukommen.

Die Fluggesellschaften haben eine relativ klare Sicht darauf. Das sind Destinationen wie, deswegen habe ich es gesagt, London, Paris und Amsterdam. Das sind zweimal teure Enden, und darauf ist in der Regel ein Hubcarrier. Das heißt also, dass ein Punkt-zu-Punkt-Carrier dagegen in Konkurrenz fliegen müsste. Das ist ein relativ schwieriges Konstrukt. Wir haben dennoch gemeinsam im Rahmen der Luftverkehrsinitiative Maßnahmen entwickelt, und die werden wir jetzt natürlich auch mit den Fluggesellschaften weiter vorantreiben.

Jörg Stroedter (SPD): Wenn man die Zahlen mit München vergleicht, dann gehen da die Passagierzahlen anders hoch, als sie in Berlin hochgegangen sind. Insofern ist das nach wie vor schwierig. Ich kenne auch die Debatte aus dem Untersuchungsausschuss über den Flughafen, der zu klein ist. Der wichtigste Vertreter war Sebastian Czaja, der diesem Parlament nicht mehr angehört. Heute muss man darüber wirklich schmunzeln, wenn man die Situation sieht.

Was auch auffällt, deshalb will ich es ansprechen, auf der Folie 8, ist das Thema Luftverkehrssteuer. Ich bin ausdrücklich der Meinung – wir werden nachher noch in der Senatsrunde darüber sprechen –, dass sie deutlich herunter muss. Es gibt aber diese Debatte von Ryanair, und es gab sie auch von anderen, dass auch die Entgelte zu hoch sind. Herr Otto würde, wenn ich das richtig verstanden habe, die Entgelte gern noch erhöhen. Das wäre jetzt nicht meine Position, aber die Entgelte sind selbst nach Ihrer Tabelle erkennbar, auch im internationalen Vergleich, überhaupt nicht das Problem, weil wir bei den Entgelten, wenn man den Bereich der Luftverkehrssteuer herausnimmt, deutlich niedriger als alle Flughäfen liegen, die Sie hier aufgeführt haben. Wien, Kopenhagen, Prag, Mailand, Warschau und Barcelona haben alle höhere Entgelte. Warum ist es einigen nicht begreifbar zu machen, dass es gar nicht stimmt, was Sie sagen, sondern dass es eine reine Luftverkehrssteuerdebatte ist?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Die Ryanair sagt schon sehr deutlich, dass es die Luftverkehrssteuer ist. Sie sagt auch: Ihr seid sowieso alle zu teuer, alle sind zu teuer. Die Arbeitskosten sind zu hoch, alles ist zu teuer. – Sie sind da sehr ausdrucksstark. Wir sehen hier nicht, wohin sich die Ryanair verlagert. Wir sehen hier nicht Lübeck, wir sehen hier nicht Weeze und wir sehen hier auch nicht Bergamo. Das ist die Frage: Man kann sich natürlich als BER mit Weeze, Bergamo oder, wo auch immer Ryanair hinwächst, vergleichen – oder vergleichen wir uns mit, aus unserer Sicht, vergleichbaren Flughäfen? Natürlich ist Bergamo günstiger, auch in den Entgelten, gar keine Frage, aber ich glaube, es wäre ein bisschen merkwürdig, wenn wir nach einer Investition von 7 Milliarden Euro – und die Entgelte haben einen klaren Kostenbezug, weil es im § 19b steht – auf dem Niveau von Bergamo wären.

Jörg Stroedter (SPD): Das ist klar. – Bezogen auf die Langstrecke, gibt es irgendetwas, außer solche speziellen Geschichten, die jetzt wieder mit Kanada sind? Wir haben bei der Langstrecke immer noch das zusätzliche Problem, dass manches, was entwickelt wurde, wieder verschwindet, weil es sich auf Dauer mit der Anzahl der Passagiere nicht realisieren lässt. Woran liegt es, dass die Langstrecken, die wir haben, auch immer unter Druck stehen?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Profitabilität – deswegen scheuen sich die Fluggesellschaften davor, neue Destinationen zu testen, weil sie eben sehen, dass es kommerziell nicht funktioniert. Sie gehen nicht heraus, weil es so gut läuft, sondern weil es für sie nicht funktioniert, weil sie – vorne, wie sie es sagen, also in der Businessclass zum Beispiel – nicht genügend verkaufen. Das brauchen sie für die Mischkalkulation. Das sind die Besonderheiten, die sehr schwierig sind.

Ich habe das mit der Eurowings aber nicht extra so getaktet, dass ich es heute hier verkünden kann, aber vor einer halben Stunde hat die Eurowings bekannt gegeben, dass sie jetzt auch Abu Dhabi anbietet. Das heißt, sie werden Dubai aufstocken. Sie fliegen ohnehin nach Dschidda, und sie werden jetzt Abu Dhabi mit aufnehmen. Dahinter stecken sehr viel Arbeit, sehr viele Gespräche, Analysen und so weiter, die wir mit jeder einzelnen Fluggesellschaft für jede

infrage kommende Destination machen. Daher freuen wir uns jetzt, dass die Eurowings, die 2019 ebenfalls gesagt hat, dass sie komplett aus Berlin herausgeht, so stark wiederkommt.

Jörg Stroedter (SPD): Ich finde es nach wie vor erschreckend, dass das Einzugsgebiet von München, anders als das von Frankfurt, nun auch nicht so riesig ist, und trotzdem ist die Entwicklung dort so, dass diese Langstreckenverbindungen profitabel bedient werden können. Warum das in Berlin bei der Veränderung der Stadt in den letzten 30 Jahren nicht möglich ist, verstehe ich nicht so richtig. Ich will aber Ihr Bemühen anerkennen, etwas zu machen. Wenn wir im Tourismus und in anderen Bereichen hochkommen wollen, wenn wir mit dem Flughafen hochkommen wollen, geht es nur, wenn wir Langstrecken bewegen, aber wir werden darüber vielleicht in der Runde mit dem Senat diskutieren.

Ich will hier noch einmal diese leidige Thema Schallschutz ansprechen. Ich war im Untersuchungsausschuss Obmann für die SPD-Fraktion, und ich muss sagen, ich habe damals noch versucht – das ist die Aufgabe als Regierungsvertreter –, die Flughafengesellschaft auch ein bisschen zu verteidigen. Der Kollege Gräff, für die CDU-Fraktion damals als Opposition, hat an dem massive Kritik geübt, und ich muss sagen, dass er recht hatte. Wenn man die damalige Situation – in dem Bereich 2019, 2020 – mit jetzt vergleicht, ist es abenteuerlich.

Ich meine: Warum, Herr Halberstadt, gibt es immer noch eine so enorme Anzahl von Anträgen, die immer noch nicht bearbeitet sind? Ich rede gar nicht über die, die nie gestellt wurden. Es ist auch interessant, da hat man auf Zeit gespielt. Wenn zum Schluss 4 000 Anträge gestellt wurden, ist das eine Katastrophe. Warum sind aber immer noch so viele nicht ausbezahlt, also 8 148 Maßnahmen nicht umgesetzt, Entschädigung nicht ausgezahlt? – Wahnsinn! Dann sind 2 550 Maßnahmen teilweise umgesetzt, und wirklich umgesetzt sind gerade einmal 11 Prozent, 2 436 Maßnahmen, und dann gibt es noch diese riesige Anzahl von Personen, die Entschädigung und keinen Schallschutz bekommen. Das heißt, an diesem ganzen Flughafen haben nach all den Jahren, es sind jetzt fünf Jahre, gerade einmal 11 Prozent der Leute kompletten Schallschutz. Das ist ein Debakel, ein Armutszeugnis.

Ich kann Sie eigentlich nur auffordern, jetzt etwas zu machen, damit eine Bewegung entsteht, und nicht nur darauf zu gucken, wie das vorbeigeht, weil die Debatte, wenn der Flughafen wächst, mit den vielen Anliegern wieder losgehen wird. Die werden sagen: Nein, da ist uns zu viel Lärm und zu viel Lautstärke. – Das ist nach fünf Jahren nicht mehr erklärbar. Was machen Sie, um das zu verhindern?

Michael Halberstadt (FBB; Geschäftsführung): Einer Ihrer Ausgangspunkte war, dass diese Anträge nicht bearbeitet sind. Das ist falsch. Wir haben von den gestellten Anträgen, diese 22 721, einen Bearbeitungsstand von 97 Prozent. Das heißt, für diese 97 Prozent ist entweder klar, dass der Eigentümer einen Antrag gestellt hat und den Schutz umsetzen kann, oder es ist klar, dass er eine Entschädigung erhält. Damit entsteht auch der Anspruch auf die Entschädigung. Die Entschädigung haben 7 670 Eigentümer erhalten, was eine Umsetzung des Schallschutzprogramms ist. Wir haben keinerlei Ermessensraum darin, zu sagen, dass jemand eine bauliche Maßnahmen umsetzt oder Entschädigung erhält, sondern es gibt harte Fakten: Sind 30 Prozent des Verkehrswertes überschritten, gibt es eine Entschädigung, oder sind bauliche Maßnahmen überhaupt nicht umsetzbar, um das Schallschutzziel zu erreichen, fällt auch dann die Entschädigung an. Insofern gehören die 7 670 Eigentümer zur Umsetzung des Schallschutzprogramms.

Die 8 148 Nichtumgesetzten sind nicht umgesetzte Maßnahmen durch die Eigentümer. Was sollen wir denn tun? Sollen wir die Eigentümer zwingen, baulich etwas an ihren Häusern zu verändern? – Das können wir doch gar nicht. Teilweise sind diese Anträge, wie gesagt, über 10, über 12 Jahre alt oder noch älter und sind nicht umgesetzt. Die Eigentümer haben offensichtlich überhaupt kein Interesse mehr, das umzusetzen. Wir haben gar keine Möglichkeit, an der Stelle die Eigentümer zu zwingen, etwas umzusetzen. Wir bieten jegliche Unterstützung an. Es ist auch beileibe nicht so, dass die Eigentümer in Vorleistung gehen müssen, wenn das jetzt irgendwie vielleicht im Raum steht. Sie können uns beauftragen, das Gesamte mit den Baufirmen abzuwickeln. Wir gehen dann unmittelbar in die geldliche Leistung gegenüber den Baufirmen, aber sie müssen ihrerseits die Baufirmen beauftragen. Daher muss ich das wirklich zurückweisen, wenn daraus gemacht wird, dass wir das Schallschutzprogramm nicht umsetzen. Im Übrigen haben wir bisher über 462 Millionen Euro auch tatsächlich in den Schallschutz investiert.

Jörg Stroedter (SPD): Dass Sie es zurückweisen, finde ich lustig, weil die Zahlen überhaupt nicht wegzuschieben sind. 11 Prozent umgesetzt ist ein Armutszeugnis. Wie gesagt, wurde diese Debatte vor fünf Jahren im Untersuchungsausschuss geführt, und nach fünf Jahren muss ich feststellen, dass das Debakel weitergeht. Ich kann den Ärger der Leute komplett verstehen. Herr Simon, damals waren Sie noch nicht dabei. Da ist genau dieselbe Argumentation, genau dieselbe Debatte geführt worden. Ich kenne keinen Flughafen in Europa, wo so wenig Schallschutz bei den Leuten angekommen ist, als tatsächlicher Schallschutz und nicht nur als Geldzahlung. Ich kann Sie nur noch einmal auffordern, dass Sie jetzt etwas machen, bevor es ausläuft, und sich mit den Anliegern in Verbindung setzen, die den Antrag noch nicht gestellt haben, damit sie nicht alle ins Leere fallen. Das ist auch eine Aufgabe des Flughafens.

Ich würde gern noch eine Frage zu diesen Scannern stellen. Ist es nach wie vor so, dass man immer noch dieser extrem unangenehmen Kontrolle per Hand ausgesetzt ist, wenn man diese computerhafte Erfassung des eigenen Körpers nicht besteht? Oder sind Sie auf die Idee gekommen, mit Geräten zu arbeiten, was an anderen Flughäfen üblich ist, um diese persönliche Kontrolle zu vermeiden? Ich habe wieder von mehreren Personen darüber Beschwerden erhalten, dass es häufig nicht funktioniert und dass die Kontrolle sehr unangenehm ist.

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Das ist eine hoheitliche Aufgabe, die Luftsicherheitskontrolle. Wir sind Beliehene und machen es nach Vorgaben der Bundespolizei. Wenn die Bundespolizei sagt, dass eine Handkontrolle gemacht wird – und ganz ehrlich, ich bin bei Ihnen, weil ich selbst auch kontrolliert werde, und ich weiß, wovon Sie sprechen – kann ich den Leuten nicht sagen, dass sie mich nicht so komisch anfassen dürfen, weil gerade ich mit gutem Beispiel vorangehen und das aushalten muss. Auch ich finde es unangenehm. Ich kann den Kollegen und Kolleginnen, die das machen, auch keinen Vorwurf machen, weil ich weiß, dass sie es auf Anweisung machen.

Vorsitzender Michael Dietmann: Jetzt gibt es von hier vorne eine Anweisung, nämlich dass die 15 Minuten um sind und die Fraktion Die Linke jetzt das Wort hat. – Bitte schön!

Steffen Zillich (LINKE): Herzlichen Dank! – Ich muss zunächst gestehen, dass ich ein bisschen unzufrieden mit den Darstellungen bin, weil wir aus meiner Sicht erstens keine aktuelle Mittelfristplanung haben. Doch, wir haben eine aktuell gültige, aber die ist schon ein bisschen

alt. Zum Zweiten, so verstehe ich jedenfalls meine Rolle, haben wir uns hier verabredet als Gesellschafter mit der Gesellschaft über ein mittelfristiges Programm auf dem Weg in die Eigenwirtschaftlichkeit zu reden, über eine entsprechende Liquiditätsplanung beinhaltend Kapitalzuführung und Refinanzierungsbedarf mit einer entsprechenden EU-rechtlichen Notifizierung. Gut, dass sie vorliegt. Wir haben keine Möglichkeit, in dem, was Sie uns hier vorlegen, Soll und Ist genau dieses Fahrplans abzugleichen. Was war geplant, wie sollte es sich entwickeln? Wo sind wir jetzt eigentlich? Wo gibt es eine Veränderung? Das ist doch das Entscheidende. Natürlich ergibt es Sinn, das dann in kleinere Schritte zu unterteilen, in Jahresbetrachtung, in Betrachtung der einzelnen wirtschaftlichen Entwicklung, aber letztlich ist das doch vor allen Dingen der Punkt, was ich wissen will: Wo sind wir auf dem Pfad? – Ja, ich weiß, es gibt diese Folie, aber darin steht keine einzige Zahl.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Das ist, mit Verlaub, zu wenig. Sie haben gesagt, Sie gehen vorher in die Tilgung. Wie hat sich der Refinanzierungsbedarf denn entwickelt? Ist er kleiner geworden? Ist er jetzt ein anderer? All das ist aus meiner Sicht die Grundlage für das, was wir hier tun. Deswegen würde ich Sie bitten, als Erstes noch einmal darzustellen, und zwar in Relation zu dem, was der Ausgangsbusinessplan war, was die Grundannahmen waren, wie sich der Flughafen entwickelt hat und was die maßgeblichen Einflussfaktoren dafür sind.

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Ich gebe Ihnen recht. Aus diesem Chart bekommt man das nicht mit, aber wir haben die Charts jedes Mal gezeigt, weil wir jedes Mal gesagt haben, dass wir im Plan sind. Wir sind genau im Plan für das, was Sie als wesentliche Kriterien angesprochen haben. Wir haben gesagt, wir brauchen 2,4 Milliarden Euro. Das haben wir Ende 2020, Anfang 2021 gesagt. Damit sind wir zur EU gegangen. Die hat gesagt, dass wir es bitte aufteilen sollen, in 1,7 Milliarden Euro und 660 Millionen Euro. Die 1,7 Milliarden Euro sind abgeschlossen, und wir sind genau im Plan.

In diesen wesentlichen Aspekten, die Sie auch genannt haben – hat sich der Refinanzierungsbedarf verändert, hat sich die Gesamtsumme verändert? –, hat sich gar nichts verändert. Ich gebe Ihnen recht, dass man es hier aus diesem Chart nicht erkennt. Ich dachte, es ist das Gleiche wie immer, und deswegen habe ich es nicht dabei, aber es ist genau im Plan. Der Teil von uns, wenn Sie Businessplan sagen, verändert sich natürlich in dem Moment, in dem man mit anderen Verkehrsannahmen rechnet. Wir bekommen es dennoch hin, weil wir daran arbeiten, genau das umzusetzen.

Steffen Zillich (LINKE): Ich gestehe absolut zu, dass Sie der Auffassung sind, dass Sie das hinbekommen. Ich will daran gar nicht zweifeln. Das ist nicht der Punkt. Mir reicht es aber nicht aus, wenn Sie der Auffassung sind, dass Sie das hinbekommen, sondern wir müssen es nachvollziehen können. Wir müssen auch Tendenzen, kleinere Veränderungen auf diesem Wege nachvollziehen können.

Wie ist es denn nun? Refinanzierung 1,3 Milliarden Euro: Vorhin haben Sie dargestellt, dass Sie, wenn Sie können, vorher in die Tilgung gehen, dass Sie, wenn Sie können, vorher den Refinanzierungsbedarf senken. Sind diese 1,3 Milliarden Euro jetzt gegenüber dem Plan gesenkt oder wollen Sie sie noch senken? Verstehen Sie, das ist doch der Punkt. Das sind doch diese Entwicklungen. Ich finde nachvollziehbar, dass Sie das tun. Die Gesellschafter müssen

dann entscheiden, wie sie damit umgehen, und Sie sagen: Okay, wir haben hier einen Rahmen seitens der Gesellschafter, in dem wir uns bewegen wollen. – Das, was wir zugesagt haben. Trotzdem wollen wir hier nachvollziehen können, wie sich diese Dinge im Einzelnen entwickeln und welche Anpassungen es gibt. Wie passen sich die einzelnen Wirtschaftspläne und die einzelnen Annahmen für die Jahresplanung in genau diesen Fahrplan ein? Sind jetzt die 1,3 Milliarden Euro abgesenkt oder wollen Sie sie noch absenken?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Die 1,3 Milliarden Euro, das ist immer noch der alte Plan.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Das ist das, was wir Ende 2020 und 2021 entwickelt haben. Das ist genau das, was durch die EU-Kommission abgesegnet wurde. Das ist genau das, was von den Gesellschaftern, vom Aufsichtsrat jedes Jahr wieder bestätigt wird. Das ist genau der Plan. Ich sage im Moment nicht irgendwie: Vielleicht sind es auch 1,28 Milliarden Euro. Das werden letztendlich die Verhandlungen mit den Banken ergeben, aber der Bedarf an Refinanzierung ergibt sich eben aus unserer Bankenverbindlichkeit, aus diesem Betrag. Diesen Betrag können wir nicht alleine refinanzieren. Deswegen brauchen wir die zweite Stufe noch, und der Betrag ist fest. Die 2 Milliarden Euro, die wir haben, sind fest. Wir reduzieren hier noch einmal, das sehen Sie 2025. Das ist ein Schritt, den wir vorhaben. Die stehen fest. Das, was die Banken uns geben werden, wird bis Ende des Jahres auch feststehen, wo die sagen: Okay, so viel gehen wir mit, und nicht einen Cent mehr. – Dann gibt es ein Delta, und das sind eben diese maximal 660 Millionen Euro auf 100 Prozent Gesellschafterebene.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Wir sind im Moment noch komplett in diesem Plan drin, aber wir müssen jetzt in diese Bankengespräche gehen, um zu sagen: Nehmt Ihr die 1,3 Milliarden Euro?

Steffen Zillich (LINKE): Ich glaube, wir kommen so schwer weiter, aber ich will das auch als Berichtsauftrag deutlich machen. Ich will jeweils einen Abgleich der Businessplanung mit den aktuellen Entwicklungen haben. Ich will gar nicht in Zweifel ziehen, dass Sie in dem Plan sind. Das ist gar nicht der Punkt. Ich will es nur nachvollziehen können.

Ich übersetze Ihre Aussage jetzt für mich so, dass Sie Erträge in die Reduzierung der Bankenverbindlichkeiten stecken, dass es im Moment so ist, dass es Ihre Ausgangsposition für die weiteren Finanzierungsentscheidungen verbessert und Sie aber erst einmal Ihre Planungen in Bezug auf die 1,3 Milliarden Euro jetzt noch nicht verändern. Sonst müsste es ja eine Veränderung geben, wenn Sie sagen, dass Sie vorfristig in die Reduzierung der Verbindlichkeiten gehen, aber die 1,3 Milliarden nicht verändern. Sie sehen, dass es für mich eine Differenz an Nachvollziehbarkeit gibt, die für mich gefüllt werden muss, einfach um es zu verstehen. Gut, jetzt lassen wir das mal. Mir ist übrigens auch nicht so wichtig, dass wir es zweimal im Jahr machen, aber wir müssen es zumindest besser nachvollziehbar machen.

Ich will auf die Frage zurückkommen, welche Chancen Sie haben, neue Destinationen zu bekommen und welche nicht? Vielleicht können Sie die Folie mit den Kosten einblenden.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Mit welchem Anteil an Zubringerflügen kalkulieren denn die Airlines, die tatsächlich Langstrecken anbieten wollen, oder inwieweit kalkulieren sie vor allem auf die Wirtschaftskraft in der Region? Konkurrieren wir dabei als Region oder konkurrieren wir als Hub? Vielleicht können Sie dazu eine Einschätzung abgeben.

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Das ist der fundamentale Unterschied zwischen Langstrecke und Europaverkehr, weil die Langstrecke Zubringer braucht. Wir haben „während Corona“ gesehen, als die Ländergrenzen geschlossen waren, waren diese Zubringer gar nicht mehr möglich, und deswegen funktionierte das nicht mehr. Wenn man sich München anschaut: Das eine ist das originäre Gebiet von München, aber in München hat man ungefähr 37 Prozent Umsteiger drin. Man zählt sie in der Statistik immer doppelt. Das eine sind die Reisen und das andere ist, wie wir Passagiere statistisch erfassen.

Für die Langstrecke braucht man im Schnitt 16 Zubringerflüge, und diese Zubringerflüge müssen für den Passagier so organisiert sein, dass er sicher ist, dass sein Gepäck mitkommt und etwas passiert, wenn sein Zubringerflug nicht funktioniert. Das heißt, so eine Art Virtual-Hubbing, dass man sagt, dass es jemand anderes für ihn erledigt. Das ist aber nicht innerhalb einer Allianz oder unter einem Ticket. Es ist ein schwieriges Thema. Wenn man aber zum Beispiel United Airlines nimmt, die eben New York und Berlin verbindet. New York ist für die United ein Hub, von da strahlt sie weiter aus. Hier hat sie mit der Eurowings ein gutes Netz, um dann auch von Berlin aus weiter zu verteilen. Bei der Langstrecke ist das fundamental wichtig. Es gibt vielleicht Gebiete wie London oder Paris, die das nicht brauchen, aber sie sind die absolute Ausnahme. In Deutschland gibt es keine Ballungsräume, die mit London oder Paris vergleichbar sind, weil wir dezentral sind. Folglich braucht es für einen deutschen Hub immer sehr viele Zubringer. Um ihnen ein Gefühl zu geben: Es sind 16, aber das hängt von der Destination, von der Größe des Flugzeugs ab und so weiter.

Steffen Zillich (LINKE): Wie würden sich denn London, Amsterdam, Paris vom Gesamtpreis bei Langstrecken in dieser Grafik einordnen?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Teurer, aber die Verteilung ist eine andere.

Steffen Zillich (LINKE): Das ist klar.

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Wenn ich die Gesamtkosten anschau, sind diese Flughäfen noch teurer, aber man sieht zum Beispiel, dass Amsterdam so etwas Ähnliches wie eine Luftverkehrsteuer hat. Sieben Länder in Europa haben eine Luftverkehrsteuer. Die Niederlande haben das auch, aber in der Langstrecke gehen die Kosten nach unten. Es gibt eine ganz andere Philosophie. Das ist übrigens auch bei Wien der Fall.

Steffen Zillich (LINKE): Das verstehe ich schon. Ehrlich gesagt ist es aufgrund der erwünschten Steuerungswirkung nicht ganz nachzuvollziehen, warum es bei der Langstrecke in Deutschland in der Verteilung so hoch ist. Die andere Frage ist, glaube ich, etwas anderes.

Sie sagten, dass Sie bei der Entwicklung der Kontinentalverkehre ein paar spezielle Risiken haben. Das hat mit Osteuropa zu tun und hat vor allen Dingen mit diesen Cityverkehren zu tun, von Berlin zu einem Hub, wie Amsterdam und London, was Sie beispielhaft gesagt haben. Sie sagten, dass Griechenland zum Beispiel wieder auf dem Vorkrisenniveau ist.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Vielleicht können Sie das mal ein bisschen anders eingrenzen. Was ist mit Cityverkehr in Südeuropa? Was ist mit Leisure? Das hatten Sie eingeordnet, aber vielleicht können Sie dazu noch etwas was sagen, auch damit wir eine Vorstellung bekommen, wo da vielleicht Potenziale sind.

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Die meisten von diesen 3,6 Millionen Passagieren sind die großen europäischen Städte, die meistens auch Hubs sind, deswegen habe ich London, Amsterdam und Paris genannt. Madrid ist sehr viel weniger und rückgängig. Rom ist sehr viel weniger und kein richtiger Hub. In jeder Destination hat es sich anders entwickelt, und da muss man sehen, wer eigentlich diese Strecke bedient. Sind es die sogenannten Punkt-zu-Punkt-Carrier? Das wäre zum Beispiel ein relevantes Thema für Mailand, aber auch für Lissabon und Barcelona. Da spielen die sogenannten Hub-Carrier gar keine oder eine vernachlässigbare Rolle. Deswegen muss man sich immer eine Art Matrix anschauen: Wer bedient das eigentlich?

Steffen Zillich (LINKE): Ist Ihre Einschätzung, dass die innereuropäischen Cityverkehre, ohne die von Ihnen genannten, eher unter Druck sind, oder sehen Sie da ein Potenzial?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Ich sehe auf jeden Fall Potenzial, aber die Hub-Carrier bedienen das, und der Transfer zu den Hubs ist auf Vorkrisenniveau, aber die Ein- und Aussteiger eben nicht. Da brauchen wir die Punkt-zu-Punkt-Carrier, und die sagen, dass Deutschland ihnen zu teuer ist. Dadurch kommen wir in die Diskussion hinein. Es ist wahnsinnig schwierig für einen Punkt-zu-Punkt-Carrier, weil er letztendlich sagt, dass er auch andere Strecken oder City-Pairs fliegen kann, ohne diese zwei teuren Enden zu haben, wenn er eh nicht genügend Flugzeuge hat.

Vorsitzender Michael Dietmann: Die 15 Minuten sind leider um, aber wir haben nachher noch eine zweite Runde, um das noch unterzubringen. – Frau Dr. Brinker, Sie haben das Wort!

Dr. Kristin Brinker (AfD): Vielen Dank! – Vielen Dank auch an die Flughafengesellschaft! Vielleicht ein kurzes Vorwort: Ich finde teilweise die Debatte um die Passagierzahlen schon ein Stück weit schräg. Einerseits war es hier in Berlin immer die Politik, dass wir weniger Flüge haben sollten, aus Klimaschutz-, Umweltgründen und so weiter, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Wenn man sich hier gerade die Grafik anschaut, hat sich der innerdeutsche Verkehr im Flugbereich faktisch nicht erholt, und dann ist es eigentlich genau das politische Ziel, was hier erreicht wurde. Dann kann ich auf der anderen Seite nicht fragen, wo denn jetzt das innerdeutsche Geschäft ist. Es ist eine echt schräge Debatte, finde ich, und ich habe den Eindruck, dass die Flughafengesellschaft wirklich alles tut, gemessen an den Rahmenbedingungen – – Wenn ich mir die Luftverkehrsteuer ansehe und die Kostenseite, die die Flughafengesellschaft überhaupt nicht beeinflussen kann, sie muss die Kosten einfach weitergeben, dann denke ich, dass die Flughafengesellschaft schon ihr Möglichstes versucht, gemessen an den Gesamtumständen, hier irgendwie eine gute Performance abzuliefern. Das aber nur einmal ganz kurz vorab.

Ich habe eine Frage zur Folie 14.

[Es wird eine Folie gezeigt.]

Das Teileentschuldungskonzept: Da geht es mir um die Due Diligence, also um die Bankverhandlungen, und vor allen Dingen schreiben Sie in dem letzten kleinen Absatz ganz rechts unten, dass die relevanten Finanzkennzahlen eingehalten werden müssen. Können Sie das noch mal etwas konkretisieren? Welche genauen Finanzkennzahlen gehören dazu, und wo sind Grenzen? Was darf nicht passieren? Können Sie das ungefähr formulieren? – Vielen Dank!

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Die Banken schauen sich als relevante Kennzahlen die Nettokreditverschuldung zum EBITDA an. Das sind diese 1,3 Milliarden Euro geteilt durch das EBITDA. Da gibt es je nachdem, welchen Sektor sich die Bank anschaut, Schwellenwerte, bei denen die Verbindlichkeiten die Binnenfinanzierungskraft, also was das EBITDA ausdrückt, nicht übersteigen dürfen. Dann ist es die Debt-Service-Coverage-Ratio. Das ist ein bisschen ähnlich, aber es geht auch um die Cashflow-Perspektive. Das dritte Thema, was sich die Banken anschauen, ist Fremdkapital zu Eigenkapital. Das sind diese Bilanzkennzahlen, die wir ebenfalls im Blick haben. Die Gespräche mit den Banken sind, wenn man so will, erst einmal Sondierungsgespräche, um zu sehen, wie sie auf uns reagieren. Das ist sehr erfreulich, weil Interesse da ist und auch weil Vertrauen in das Unternehmen da ist. Es ist schon ein großer Betrag, auch für Banken, und deswegen müssen wir da stabil und verlässlich hineingehen. Dass wir das über die Zielschwelle bringen, ist 2025 ein großes Thema ist.

Dr. Kristin Brinker (AfD): Ich gehe davon aus, dass wir dann, sobald Sie diese Zielschwelle überschritten haben, entsprechende Informationen hier im Ausschuss bekommen.

Die Mittelfristplanung ist alt, die ist noch von November 2023. Die nächste bekommen wir nach dem Mai, wenn ich es richtig verstanden habe. Die anderen Fragen haben meine Vorgänger schon gestellt. – Ich würde dann weitergeben an Frank-Christian Hansel, wenn das gestattet ist.

Vorsitzender Michael Dietmann: Ja, Herr Hansel hat das Wort. – Bitte!

Frank-Christian Hansel (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich habe das Thema Nachtflugverbot. Wir hören immer, dass es da Probleme gibt, dass Flüge kurz nach 0 Uhr ankommen würden, dass es da Verschiebungen gibt. Da ist die Frage: Was können wir tun? Natürlich wird man das Nachtflugverbot nicht groß verändern können, was politisch sicherlich weder in Berlin noch in Brandenburg gewollt ist. Aber gibt es vielleicht noch die Möglichkeit, eine Regulierung vielleicht zu flexibilisieren? Haben Sie da Vorstellungen, was Sie erwarten würden, was man machen könnte, damit solche Fälle nicht vorkommen, weil wir zusätzliche Kosten haben? Sie fliegen dann nach Hannover oder woanders hin. Was würden Sie erwarten, kann man da vielleicht doch eingreifen, regulativ, durch ein Gesetz oder eine Änderung?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Dass es ein Nachtflugverbot gibt, ist einfach gesetzt. Wir denken nicht darüber nach, dass man das alles ganz anders macht. Schönefeld hatte kein Nachtflugverbot, aber der BER hat jetzt ein Nachtflugverbot. Es geht natürlich darum, wie das gehandhabt wird. Wenn man um sich herum schaut, haben die meisten europäischen Flughäfen keine Beschränkungen, aber es gibt natürlich gerade in Deutschland und in einigen wenigen Ausnahmefällen auch außerhalb von Deutschland welche, die aber etwas anders gehandhabt werden. Das müssen wir einfach sehen, inwieweit es darauf einen Blick gibt. Das ist natürlich auch lärmökonomisch Blödsinn. Der Flieger ist im Anflug, produziert den Lärm, startet durch. Das ist übrigens richtig laut, weil er durchstarten muss. Dann produziert er noch einmal in Hannover Lärm. Keiner ist damit richtig zufrieden, also dass man wirklich sagt, dass es richtig viel Sinn ergibt. Die Genehmigungsbehörde muss sich überlegen, wo man sich anders aufstellen kann. Es ist aber wieder im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Frank-Christian Hansel (AfD): Da würde ich gern nachfragen: Was heißt das? Kann man da einwirken, können die das willkürlich flexibel handhaben, weil die auch begreifen das es so keinen Sinn ergibt, oder brauchen die einen anderen regulativen Rahmen, den man ihnen vorgeben muss? Wie wäre der Hebel, oder können die das autonom entscheiden?

Aletta von Massenbach (FBB; Vorsitzende der Geschäftsführung): Nein, es ist nicht so autonom. Es ist auch nicht Unwillen, ist mein Eindruck. Es ist also nicht so, dass sie sagen, wir wollen einfach nicht, sondern sie versuchen das so korrekt wie möglich zu machen. Ist es korrekt immer richtig? Das ist eine Frage, aber juristisch kann ich das jetzt gar nicht ultimativ beantworten. Ist es eine Interpretation des Planfeststellungsverfahrens? Es ist nicht fehlender Wille oder schlechter Wille oder sonst irgendetwas, sondern es ist ein sehr striktes Regime aus der Planfeststellung, um mit Augenmaß vielleicht diese eine oder andere Entscheidung etwas anders zu treffen. Ich weiß nicht, ob das eine Interpretation oder eine Anweisung oder eine Veränderung ist. Ich weiß nicht, welches rechtliche, technische Mittel dafür erforderlich ist.

Frank-Christian Hansel (AfD): Es wäre aber vielleicht ganz schön, wenn Sie darüber nachdenken, damit man nähere Informationen bekommt, wo man helfen könnte. Ansonsten wäre es das von unserer Seite.

Vorsitzender Michael Dietmann: Dann sind wir, wenn ich das richtig sehe, am Ende des öffentlichen Teils angelangt. Da wir schon einige Hinweise gehört haben, dass es einen nicht-

öffentlichen Teil geben soll, würde ich jetzt fünf Minuten Pause machen, damit wir die Nicht-öffentlichkeit herstellen, und wir würden in fünf Minuten weiter im nichtöffentlichen Teil tagen. Das hieße dann um 11.45 Uhr.

[Unterbrechung der Sitzung von 11.39 Uhr bis 11.48 Uhr]

[Weitere Protokollierung siehe nichtöffentliche Anlage zum Wortprotokoll]