

Business Plan 2015 Fertigstellung und zukünftige Entwicklung des BER

Inhalt

Hintergrund.....	3
Beihilfe oder renditeorientierte Gesellschaftermaßnahme.....	3
Finanzierung des BER.....	4
Grundlagen des MEOT-Verfahrens.....	4
Business Plan 2015.....	5
Rahmenannahmen des Business Plan 2015.....	6
Investitionen.....	6
Schallschutz und Fertigstellung des BER.....	6
Kapazitätsanpassungen und Erweiterungen.....	6
Finanzierung der Investitionsphasen.....	7
Ausblick.....	8

Hintergrund

Im zweiten Halbjahr 2017 soll der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) in Betrieb genommen werden. Um den Weg bis zu diesem Ziel verlässlich zu planen, hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) einen **detaillierten Zeitplan** mit überprüfbareren Meilensteinen erarbeitet und die für die Fertigstellung und für zukünftige Erweiterungen **notwendigen Kosten** ermittelt.

Diese Investitionen sind sinnvoll, um die **für die Region benötigte Flughafeninfrastruktur** bereitzustellen. Voraussetzung ist, dass die **Finanzierung des BER**, an der der Bund, das Land Berlin und das Land Brandenburg beteiligt sind, **rechts-sicher** ausgestaltet ist. Daher wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die geplanten Maßnahmen für die FBB vorsorglich bei der EU-Kommission in Brüssel anmelden (Notifizierungsverfahren).

Eine formale Grundlage für die Beurteilung der Finanzierung durch die EU-Kommission ist der Business Plan 2015 der FBB. In ihm wird dargestellt, warum der BER ein wirtschaftlich lohnendes Projekt ist und dass die Fertigstellung mit einem kalkulierbaren finanziellen Engagement möglich ist.

Beihilfe oder renditeorientierte Gesellschaftermaßnahme

Eine staatliche Beihilfe, die ein Unternehmen gegenüber anderen Marktteilnehmern bevorzugt, darf ohne vorherige Genehmigung durch die EU-Kommission nicht durchgeführt werden. Beihilfen sind nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen genehmigungsfähig. Die Frage, ob eine Bevorzugung und damit eine Beihilfe vorliegt, wurde in der Vergangenheit anhand des Private Investor Tests (PIT) beantwortet. An die Stelle des PIT ist der sogenannte Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten (**Market Economy Operator Test, MEOT**) getreten.

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-172_de.htm

Nach diesen Grundsätzen wird die Förderung eines Flughafens mit öffentlichen Mitteln anhand des MEOT überprüft. Maßgeblich ist, ob ein privater Wirtschaftsbeteiligter in einer vergleichbaren Situation auf der Grundlage der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine entsprechende Mittelzuführung vornehmen würde.

Die Gesellschafter der FBB gehen davon aus, dass die geplanten Maßnahmen zur Finanzierung der Fertigstellung und zur Anpassung an das gestiegene Verkehrsaufkommen **keine Beihilfen** sind. Um Rechtssicherheit zu erlangen, wird ein **Notifizierungsverfahren** durchgeführt. Der Nachweis gegenüber der EU-Kommission wird dabei durch die Gesellschafter anhand des MEOT erbracht. Im Rahmen des Verfahrens wird dargestellt, dass eine deutlich über den Mitteleinsatz der Gesellschafter der FBB hinausgehende Steigerung des Unternehmenswerts

erreicht wird. Die **erzielbare Wertsteigerung** würde auch einen (hypothetischen) privaten Investor veranlassen, die Fertigstellung des BER und die Anpassung an zukünftige Entwicklungen zu finanzieren.

Finanzierung des BER

Die FBB hat in den vergangenen Jahren einen positiven operativen Cashflow aus dem erfolgreichen Betrieb der Flughäfen Tegel und Schönefeld erwirtschaftet, den sie in den Bau des BER investiert hat. Dieser **Eigenbeitrag** summiert sich in den Jahren 2005 bis 2014 auf rund 579 Mio. Euro.

Auch in der Vergangenheit sind darüber hinaus notwendige Finanzierungsmaßnahmen der Gesellschafter durch die EU-Kommission überprüft worden:

2009

Zur Fremdfinanzierung des Kapitalbedarfs für den Bau des BER werden bei einem Bankenkonsortium Kredite i. H. v. 2,4 Mrd. Euro aufgenommen. Die von den Eigentümern der Flughafengesellschaft übernommene Bürgschaft für 100 Prozent der Kreditsumme wird als Beihilfe genehmigt.

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/231148/231148_070961_0_2.pdf

2012

Die Zuführung von Gesellschaftermitteln i. H. v. 1,2 Mrd. Euro wird durch die EU-Kommission einem PIT unterzogen. Dabei wird festgestellt, dass es sich nicht um eine Beihilfe, sondern um eine Investition handelt, die auch ein privater Investor im selben Umfang vorgenommen hätte.

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/246863/246863_1395913_177_1.pdf

2015

Aufgrund vergleichbarer Anforderungen wird für weitere Investitionen aktuell das MEOT-Verfahren vorbereitet und durchgeführt.

Grundlagen des MEOT-Verfahrens

Voraussetzung für die Durchführung des MEOT-Verfahrens ist die Erarbeitung eines **Business Plans**, aus dem Varianten und Szenarien abgeleitet werden, die die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Entwicklung des Unternehmens im Markt darstellen. Der Business Plan ist das zentrale Dokument für die EU-Kommission, um den Fall umfassend und abschließend beurteilen zu können.

Für den Business Plan ist seit 2013 ein **Planungsmodell** entwickelt und im Anschluss durch die Planungs- und Finanzierungsabteilungen der FBB ausgearbeitet worden. Die **Validierung** des Modells und der Ergebnisse ist durch ein MEOT-Expertengremium anhand des Business Plans 2012 erfolgt. Eingeflossen sind alle verfügbaren Informationen, um ein umfassendes Bild der aktuellen Situation und der zukünftigen Entwicklungen darzustellen. Da sich seit 2012 entscheidende Änderungen der Rahmenbedingungen ergeben haben, liegt ein Schwerpunkt der Validierung auf dem Abgleich mit dem damaligen Business Plan und den in der Zwischenzeit erarbeiteten Wirtschaftsplänen.

Da das MEOT-Verfahren eine **Langfristplanung** erfordert, basieren der Modell-
aufbau, die Festlegung der Planungsparameter und die Datenerhebung auf dem
Zeitraum bis 2035. Es ist eine vollständige Modell-Dokumentation erstellt worden,
um in jeder Phase des Verfahrens und darüber hinaus den methodischen Ansatz
sowie den Weg der Ermittlung der Zahlen und die Ableitung der Ergebnisse nach-
vollziehen zu können.

Business Plan 2015

Der Business Plan ist ein zentrales Instrument für die Steuerung der FBB. Die Fol-
gen der **Veränderungen von Rahmenannahmen und Planungsparametern** (wie
z. B. der Zeitpunkt der Inbetriebnahme oder die Entwicklung des Marktes) können
schnell und genau abgebildet werden. Damit werden Aussagen zum Finanzmittel-
bedarf, dem Betriebsergebnis und dem Unternehmenswert möglich. Für die Erstel-
lung fließt umfassender Input aller Unternehmensbereiche zu Themen wie Ver-
kehrs- und Erlösplanung, Projektkosten BER, Erweiterungsplanung, Finanzierung
und Risikomanagement ein. Da der Business Plan 2015 alle relevanten Parameter
für die Fertigstellung und den Betrieb des BER berücksichtigt, können zukünftig
auch abweichende, weniger positive Entwicklungen wie ein reduziertes Verkehrs-
wachstum, der Anstieg des Zinsniveaus oder eine Erhöhung der Betriebskosten
abgebildet werden.

Seit der Erstellung des Business Plan 2012 sind die Annahmen zu
Inbetriebnahmezeitpunkt, Passagierzahlen, Kapazität und Umsatzzahlen an
die veränderten Rahmenbedingungen angepasst worden. Für die Ermittlung des
operativen Ergebnisses sind diese Faktoren verknüpft mit dem Aufwand, bei-
spielsweise für Personal, Instandhaltung und Zinsen. Daneben fallen nach wie vor
Kosten für die Fertigstellung des Flughafens an, u. a. im Bereich der technischen
Gebäudeausstattung (z. B. Entrauchung, Sprinkleranlagen und Kabeltrassen),
sowie für die erheblich erweiterten Anforderungen an den Schallschutz, auf den die
Nachbarn des Flughafens in den Schutzgebieten auf der Grundlage des Urteils
des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (OVG) vom 25. April 2014 einen
Anspruch haben. Dieses Urteil wird durch die Vollzugshinweise der Gemeinsamen
Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) konkretisiert.

[http://www.berlin-airport.de/de/
dokumente/nachbarn/urteil
schallschutz_ber.pdf](http://www.berlin-airport.de/de/_dokumente/nachbarn/urteil_schallschutz_ber.pdf)

Die dem Business Plan 2015 zugrunde liegende **Strategie zielt auf die Fertigstel-
lung und Erweiterung** des BER ab, um nach der Inbetriebnahme kurzfristig eine
Kapazität von 37 Mio. PAX/Jahr erreichen zu können. Ein dann absehbarer Break-
even ermöglicht eine vollständige Erweiterung bis zum Jahr 2028.

Rahmenannahmen des Business Plan 2015

Im Mittelpunkt des EU-Notifizierungsverfahrens steht die **Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung** des Unternehmens. Sie bietet die von der EU-Kommission im Rahmen des Notifizierungsverfahrens geforderte mittel- und langfristige Planungssicherheit. Aus der Strategie wird eine **Masterplanung** entwickelt, deren zentrales Element die Kapazitätserweiterung in der Zeit nach der Fertigstellung ist.

Das Ziel für den BER ist, dass die FBB durch nachhaltiges Wachstum in die Lage versetzt wird, hohe **Gewinne zu erwirtschaften**. Sie kann dann Zins und Tilgung für die aufgenommenen Kredite selbst bedienen und zu einem späteren Zeitpunkt **weitere Investitionen** aus den eigenen Erträgen oder über den Kapitalmarkt finanzieren.

Zur Vorbereitung der EU-Notifizierung sind mehrere mögliche Szenarien analysiert worden. **Präferiertes Szenario** ist eine kurzfristige Erweiterung der Kapazitäten durch die Weiternutzung des Terminals des Flughafens Schönefeld (SXF alt) und die Umsetzung von Sofortmaßnahmen am BER sowie mittelfristig der Bau weiterer Terminalgebäude.

Investitionen

Um diesen Plan umzusetzen, sind Investitionen für Schallschutz, Fertigstellung, Sofortmaßnahmen zur Kapazitätsanpassung und Erweiterungen notwendig.

Schallschutz und Fertigstellung des BER

Grundlage der Einleitung des EU-Notifizierungsverfahrens ist ein Gesellschafterbeschluss, der vorsieht, dass der FBB weitere Mittel für die Fertigstellung zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Bewilligung von Haushaltsmitteln der Gesellschafter ist den Parlamenten vorbehalten.

Die **technischen Schwierigkeiten** bei der Fertigstellung des BER waren zum Zeitpunkt des letzten Notifizierungsverfahrens im Jahr 2012 nicht absehbar. Daneben ist die **weitere Erhöhung des Schallschutzniveaus** eine wesentliche Veränderung seit der letzten Prüfung durch die EU-Kommission. Sie ist das Ergebnis der abweichenden Auslegung der Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses durch das OVG sowie die LuBB und führt zu erheblichen Mehrkosten.

Kapazitätsanpassungen und Erweiterungen

Aufgrund der langen Laufzeit des Projekts wird im Business Plan 2015 die benötigte Kapazität des BER auf der Basis aktueller Zahlen neu ermittelt. Nach den in den Jahren 2009 und 2012 von der EU-Kommission durchgeführten Verfahren soll der Einsatz von zusätzlichen Mitteln für den aus heutiger Sicht **notwendigen zukünftigen Ausbau** des Flughafens mit geprüft werden. Seit der ursprünglichen Planung sind die extern erstellten **Prognosen für die Verkehrs- und Passagierentwick-**

lung mehrfach nach oben angepasst worden. Der neue Flughafen wird nicht vom ersten Tag an mit seiner maximalen Kapazität von 27 Mio. PAX/Jahr starten können. Sie wird erst zur Verfügung stehen, wenn alle Systeme und Prozesse reibungslos funktionieren. Erst ab diesem Zeitpunkt kann die Kapazität durch Optimierung weiter gesteigert werden. Unabhängig davon muss – sofern keine Verkehre abgewiesen werden sollen – die Nachfrage befriedigt werden, die nach aktuellem Stand schon zum Zeitpunkt der Eröffnung 27 Mio. PAX/Jahr übersteigen wird.

Durch die Umsetzung von **Sofortmaßnahmen** können Engpässe vermieden sowie ein stabiler und störungsarmer Flugbetrieb sichergestellt werden. Neben einer übergangsweisen Weiternutzung von SXF alt als zweites Terminal ist die Kapazitätsanpassung des Terminals des BER z. B. durch weitere Check-in-Schalter, Sicherheitskontrollstellen und Gepäckbänder vorgesehen. Diese Kapazität ist notwendig, um Risiken für den Flugbetrieb zu reduzieren und benötigte Kapazitätsreserven vorzuhalten. Durch zusätzliche Baumaßnahmen am BER – wie beispielsweise einen eigenständigen Anbau am Pier Nord – sollen Kapazitäten geschaffen werden, um weitere 10 Mio. PAX/Jahr abzufertigen und damit perspektivisch SXF alt zu ersetzen.

Die Pläne für die **Erweiterung** sehen in einem zweiten Schritt zusätzliche Optimierungen und den Bau weiterer Terminalgebäude vor. Nach Inbetriebnahme dieser Terminalgebäude wird eine Gesamtkapazität von 50 Mio. Pax/Jahr zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sind zum jetzigen Zeitpunkt langfristig keine weiteren Kapazitätsanpassungen vorgesehen.

Die Kapazitätserweiterungen bieten die besten Voraussetzungen für die Nutzung der vorhandenen **Wachstums-Chancen**. Da keine Verkehre abgewiesen werden müssen, können **größtmögliche Erlöse** erzielt werden, die für Schuldendienst und zukünftige Investitionen notwendig sind. Darüber hinaus wird für die Region eine leistungsfähige und an **zukünftigen Anforderungen ausgerichtete Infrastruktur** zur Verfügung gestellt, die erhebliche positive Impulse für die Wirtschaft mit sich bringt. So entstehen schon jetzt am Flughafen zwei neue Arbeitsplätze pro Tag.

Das präferierte Szenario erfüllt das maßgebliche Kriterium der EU-Kommission: es bietet im Vergleich zu den geprüften Alternativen den **besten Eigenkapital-Barwert**. Gestützt wird dieses Ergebnis durch die Belastbarkeit der getroffenen Annahmen, die für die **wettbewerbsrechtliche Genehmigung** der Investitionen entscheidend ist.

Finanzierung der Investitionsphasen

Als Folge der Verzögerung des Projekts durch die Umplanungen in der Vergangenheit können der Schallschutz, die Fertigstellung und die Sofortmaßnahmen zur Kapazitätsanpassung nicht aus dem laufenden Geschäftsbetrieb finanziert werden. Zusätzlicher Finanzmittelbedarf entsteht durch den zu leistenden Schuldendienst (Zinsen, Gebühren und Tilgung bestehender Kredite). Der Business Plan sieht

daher für diese erste Phase der Investitionen bis 2019 vor, dass die **Finanzierung durch die Gesellschafter** ermöglicht wird. In einer zweiten Phase besteht die Möglichkeit der **Finanzierung über den Kapitalmarkt**. Ab 2020 können weitere Terminalgebäude durch **Überschüsse** (operativer Cashflow) finanziert werden.

Die kurzfristig für den Schallschutz und die Fertigstellung erforderlichen Maßnahmen sind bereits von den Gesellschaftern freigegeben. Neben einer Finanzierung über Gesellschaftermittel werden alternative Finanzierungsmodelle und die zukünftige Beteiligung von Investoren geprüft. Nach der Inbetriebnahme steigt der erwirtschaftete Cashflow durch höhere Erlöse aufgrund einer neuen Entgeltordnung und einer besseren Non-Aviation-Infrastruktur am BER. Folge ist ein **deutlicher Anstieg des operativen Ergebnisses**. In Abgrenzung dazu würde jedes weitere Jahr der Verzögerung der Inbetriebnahme den Finanzierungsbedarf erhöhen.

Ausblick

Das stabile Geschäftsmodell und der absehbare Break-even machen den BER **zukünftig interessant für private Investoren**. Auf der Grundlage des Business Plan 2015 kann die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen für die Fertigstellung und die zukünftige Entwicklung gewährleistet werden. **Ziel ist die möglichst schnelle Inbetriebnahme des BER**. Mit Fertigstellung der benötigten Erweiterungen kann die FBB langfristig wachsen und durch den erfolgreichen Betrieb des Flughafens **hohe Gewinne erwirtschaften**. Durch Ausschüttungen können die in das Projekt geflossenen Steuermittel sukzessive an die Gesellschafter zurückgezahlt werden.