

## Flughafengebühren

# BBI könnte zum Zankapfel werden

Jens Koenen

20.11.2009 0 (0) **Legende**

**Der neue Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI) könnte in den kommenden Monaten noch zu einem Zankapfel werden. Vor allem die Gestaltung der Entgelte sowie die Kapazitätsplanung werfen bei den Hauptkunden von BBI, den Fluggesellschaften, Fragen auf.**



Baustelle BBI: In Branchenkreisen ist bereits von nicht unerheblichen Gebührenerhöhungen die Rede. Quelle: dpa handelsblatt.com

FRANKFURT. "Es gibt noch den einen oder anderen Gesprächsbedarf", heißt es beispielsweise bei Lufthansa diplomatisch. Ganz oben auf der Tagesordnung stehen die Entgelte. Hier klaffen die Erwartungen beider Parteien weit auseinander. Zwar hat der Flughafenbetreiber noch keine Angaben über deren Höhe geliefert.

"Die Gespräche darüber beginnen jetzt, die Airlines werden dabei natürlich eingebunden", sagt ein Sprecher der Berliner Flughäfen. Klar ist jedoch schon heute, dass die unter den Gebühren von Tegel liegenden Tarife in Schönefeld nicht zu halten sein werden. In Branchenkreisen ist bereits von einer nicht unerheblichen Erhöhung die Rede.

Das stünde im krassen Gegensatz zu den internen Kalkulationen der Fluggesellschaften. "Wir erwarten eine Reduzierung der Entgelte", sagt ein Sprecher der Lufthansa: "Durch BBI werden drei Flughäfen zusammengelegt. Das sind Synergien, die sich in den Entgelten widerspiegeln müssen." In die gleiche Kerbe schlägt die deutsche Nummer zwei: "Air Berlin hat bereits mehrfach deutlich zum Ausdruck gebracht, dass höhere Entgelte als gegenwärtig in Tegel aus verschiedenen Gründen nicht akzeptiert werden können", heißt es dort. Die Wettbewerbsnachteile wären nicht kompensierbar.

Das könnte BBI in ein Dilemma bringen. Der Flughafenneubau ist mit Gesamtkosten von 2,5 Mrd. Euro im internationalen Vergleich überraschend "billig". Entsprechend eng ist der Finanzrahmen. Der Betreiber dürfte also solide Einnahmen aus dem operativen Geschäft fest kalkuliert haben. BBI selbst verweist darauf, dass man sich aktuell nicht nur im Zeit-, sondern auch im Kostenplan bewege.

Dennoch könnte sich die enge Finanzierung nachträglich rächen. BBI startet mit einer maximalen Kapazität von 27 Mio. Passagieren pro Jahr. Das erschien zu Beginn der Planung vor mehr als zehn Jahren als üppiger Puffer, ist durch die langwierigen deutschen Genehmigungsverfahren mittlerweile aber überholt.

So kamen die bisherigen Flughäfen Tegel und Schönefeld 2008 zusammen auf 21 Mio. Passagiere. Zwar werden sie in diesem Jahr wegen der Krise leicht unter diesem Wert liegen, aber bei einem mittelfristigen Wachstum von drei bis fünf Prozent pro Jahr, würde BBI im Jahr Drei nach der Eröffnung an seine Grenzen stoßen.

BBI selbst verweist auf die bereits in der Planfeststellung "eingebaute" Erweiterung auf bis zu 45 Mio. Passagiere. "Wir können ohne langfristiges Procedere anfangen auszubauen", sagt ein Sprecher. Doch bei den Airlines bleibt man skeptisch. "Bei den jetzt unterstellten Verkehrsprognosen wird der

Flughafen rasch an Kapazitätsgrenzen stoßen und erweitert werden müssen", mahnt etwa Air Berlin. "Im Rahmen des durch die Gesellschafter vorgegebenen Finanzvolumens ist die Erweiterung der Infrastruktur aktuell nicht möglich."

Fragen könnte zudem die Struktur des Flughafens aufwerfen. Sie sieht einen zentralen Check-In-Bereich vor. Das bedeutet, dass alle Passagiere, egal ob Billigflieger oder Premium-Kunden, durch die Haupthalle müssen, wo etwa Lufthansa angesiedelt sein soll. Luftfahrtexperten fürchten, dass diese Vermischung zu Problemen, etwa bei der gezielten Ansprache von Fluggästen durch den Einzelhandel, führen kann.

Die Fluggesellschaften selbst haben das Thema auf dem Radar, äußern sich hierzu aber derzeit noch zurückhaltend. "Das Konzept ist noch nicht abschließend beschlossen. Die Gespräche laufen ja noch", heißt es bei Lufthansa. Air Berlin begrüßt das Konzept grundsätzlich, da "alle Airlines die gleiche Infrastruktur nutzen können und gleiche Entgelte bezahlen".

*Zum Aktienkurs LUFTHANSA AG VNA O.N.*