

3. Nutzungskonzept

- 3.1. Gesamtkonzept THF
- 3.2. Flugbetrieb
- 3.3. Mögliche destinationen ab THF
- 3.4. Gebäudepotenziale
 - 3.4.1.1 Nutzung und Entwicklung Vorplatz - Ziele
 - 3.4.1.2 Nutzung und Entwicklung Vorplatz - Konzept
 - 3.4.2 Nutzungspotenziale Seitenhöfe West / Ost
 - 3.4.3 Struktur- / Nutzungspotenziale Hangars - Ziele
- 3.5.1 Freiflächenpotenziale Flugfeld - Ziele
- 3.5.2 Freiflächenpotenziale Stadtseite - Ziele
- 3.6. Umsetzbarkeit und wirtschaftliche Effekte
 - 3.7.1 Aufgabenoptimierung Luftverkehr Berlin TXL - THF - SXL / I
 - 3.7.2 Aufgabenoptimierung Luftverkehr Berlin TXL - THF - SXL / II

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Gesamtkonzept THF

Der Luftverkehr stellt die Kernnutzung und Kernattraktivität der Gesamtanlage dar. Ohne Luftverkehr gibt es keine wirtschaftliche Nutzung, sondern eine weitere Brache in zentraler Innenstadtlage.

Das Nutzungskonzept für eine langfristige Nutzung des Flughafens Tempelhof wurde von ICAT nach folgenden Kriterien entwickelt:

- Wirtschaftliche Umsetzbarkeit des Konzepts
- Optimale Funktionalität für Fluggäste und Luftverkehrsunternehmen
- Wirtschaftliche Nutzung der vorhandenen Bauwerke
- Entwicklung einer wirtschaftlichen und kulturellen Strahlkraft in Anliegerbezirke, Stadt und Region
- Luftverkehr als einzig mögliche wirtschaftliche Nutzung und somit Garant für den Erhalt der stadtklimatisch notwendigen Freiflächen

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Flugbetrieb

3.2

*Neben zahllosen kleineren Aktivitäten gab es drei große Wellen zur **Zwangsverlagerung** von Verkehr aus TXL / THF nach SXF.*

- 1996 Kampagne der BBF-Geschäftsführung: "THF wird geschlossen". Umzugseffekt ausschließlich nach TXL
- 1998 Kampagne der BBF-Geschäftsführung: "Charter-Verkehr nach SXF". Effekt: Null - ausser dem Imageschaden der BBF
- 2003 Kampagne der BBF-Geschäftsführung: "Low-Cost-Airlines nach SXF". Effekt und Kosten derzeit fraglich.

Es wird Zeit, im Markt zu denken, um die Region vor weiterem Schaden zu bewahren.

Das luftverkehrliche Nutzungskonzept für THF gliedert sich in zwei Phasen, die von der Realisierung BBI abhängig sind. Die Umsetzung erfolgt ausschließlich marktkonform, d.h. **ohne Zwangsmassnahmen**. Hier dargestellt ist zunächst die Phase I bis zur Inbetriebnahme von BBI, in der es um die volle Nutzung der verfügbaren Kapazitäten geht:

Die Kapazitäten des Flughafens Tegel sind erschöpft. Terminal, Strassenanbindung, aber auch die SLOTS in TXL sind ausgereizt. Terminal-Investitionen in TXL ohne Erweiterungen der Strassenanbindung und Koordinations-Eckwerte sind sinnlos. Schon jetzt sind die funktionalen Abläufe in TXL äußerst kritisch zu betrachten. Dort ist **einfach kein Platz mehr** verfügbar, es sei denn, man baut ein 2. Sechseck mit einer U-Bahnanbindung. Selbst dann bleibt die SLOT-Frage kritisch.

In TXL können aber Kapazitäten freigemacht werden. Und zwar durch eine freiwillige Verlagerung des Großteils des Flugverkehrs mit Flugzeugen unter einem MTOW von 50 to. Dabei handelt es sich i.d.R. um innereuropäischen Flugverkehr zu sogenannten **Sekundärzielen** für Geschäftsreisende.

Vorteile für das Flughafensystem sind:

- Freimachung von Terminal-Kapazitäten für Widebody-Flugzeuge
- Freimachung von SLOT-Kapazitäten für Widebody-Flugzeuge
- u.U. Schaffung zusätzlicher SLOT-Kapazitäten durch engere Staffelungsabstände (Wirbelschleppen-Problematik)
- Baufreiheit für BBI in Schönefeld

Dieses zusammen generiert wesentlich **höhere Erträge in TXL** und ermöglicht einen **wirtschaftlichen Betrieb von THF**. Davon wiederum profitiert die Luftverkehrs-Region Berlin-Brandenburg, da die wirtschaftliche Basis für die Errichtung zusätzlicher Kapazitäten im BBI aus eigener Kraft entsteht. Einzige Voraussetzungen sind ein Ende der unsäglichen Schließungsdiskussion zu THF und eine gutwillige Unternehmensführung für THF.

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Flugbetrieb Mögliche Destinations ab THF



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.3

Die maximale Reichweite von Luftfahrzeugen ist von der Länge der Startbahnen (TODA) abhängig. THF verfügt nur über eine **Bahnlänge** von 2100m. Um mit größeren Flugzeugen auch bei ungünstiger Witterung (Hitze und Windstille) starten zu können, muss das **Startgewicht** reduziert werden.

Bei wirtschaftlicher Ausschöpfung der jew. Sitzplatzkapazität geht die Gewichtsreduktion also zwingend nur zu Lasten des Tankinhaltes, also der **Reichweite**.

Für die in THF gebräuchlichen Flugzeugtypen ergeben sich daraus folgende Maximaldestinationen:

AVRO 100 800 nm / **1500 km**

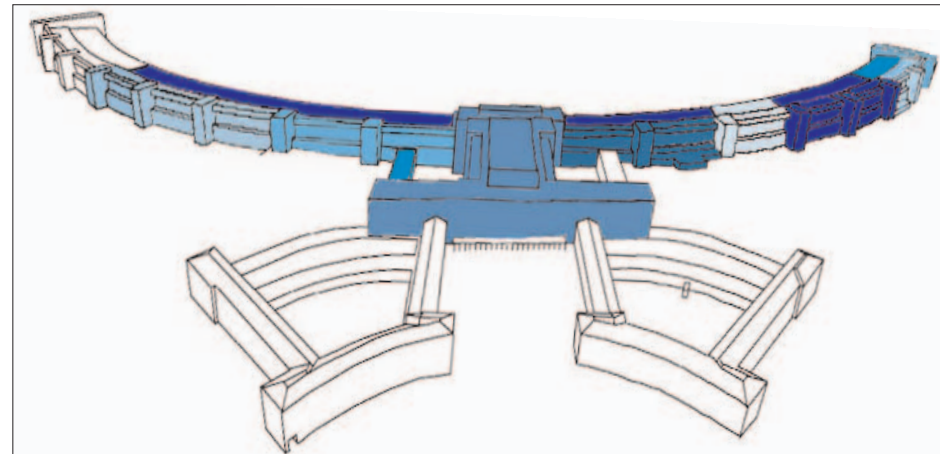
A320/B 737-300 680 nm / **1250 km**

Dies hat eine eindeutige Marktzuordnung für den Flugverkehr in THF zur Folge: **Nahdestinationen in Zentraleuropa.**

Im Bereich General Aviation bestehen keine Einschränkungen, mit Gulfstream sind alle Europäischen Ziele und sogar New York erreichbar.



Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Gebäudepotenziale

3.4

Der Flughafen Tempelhof erfüllt bereits viele "weiche" Faktoren, die eine große Immobilie in der Nutzung und Vermarktung erfolgreich machen:

- Die hohe **Identität** der Gebäudeanlage und der internationale Bekanntheitsgrad, der den Flughafen zur spannenden Touristenattraktion macht;
- Die besondere **Atmosphäre** durch erlebbaren **Luftverkehr** aus nächster Nähe;
- Der **Microkosmos** der einzelnen Gebäudeteile, Höfe und unterschiedlichen **Raumsituationen**;
- Die Wirkung der reinen **Dimension** in dieser zentralen Stadtlage
- Das durch die genannten sowie weitere funktionale Faktoren sowie **Interesse der Wirtschaft** an der Immobilie und dem Flughafen als solchem.

Die gegenwärtige Nutzung der Gebäude trägt wegen der jahrelangen mangelnden Optimierung zum wirtschaftlichen Misserfolg des Flughafens bei. Wie in obiger Graphik erkennbar (luftverkehrsbezogene **Nutzungsintensität**: Dunkelblau = stark / Hellblau = schwach), sind die Gebäudeflächen wenig, zergliedert und zum größten Teil luftverkehrsfremd belegt. Eine Wende in diesem Bereich hat unmittelbar eine Wende in der Vermarktung der Immobilie zur Folge. Als Beispiele hierfür seien genannt:

- **Der Vorplatz**, der mit seinen Arkaden Potenziale für eine gewerbliche Nutzung enthält; diese lassen sich in Abstimmung mit der Publikums - Nutzung des Flughafens anstelle der gegenwärtigen schäbigen Parkplatzanlage attraktiv entwickeln; im Zusammenhang damit kann die Zugänglichkeit von der U-Bahn aus durch geeignete Maßnahmen erhöht werden und den Flughafen näher zum Nutzer und zur Stadt bringen!
- **Die Haupthalle** lässt sich in vielen Punkten für eine verstärkte Frequenz des Flughafens optimieren; im mittelfristigen Bedarfsfall können die benachbarten Höfe mit einfachen Mitteln für Flugverkehrs- / Passagier- / Servicefunktionen aktiviert werden.
- Die An- / Einbindung der Gesamtanlage in den **Stadtraum** ist auch und gerade bei Flugbetrieb verbesserungsfähig.
- **Synergie - Effekte mit dem Luftverkehr** können die Vermarktung der Immobilie sichern, sobald Zukunftssicherheit besteht. Und: **Nur Luftverkehr** bringt die besondere Attraktivität für die Vermarktung der Immobilie „THF“
- **Die Hangars** des Flughafens enthalten ungeheuer große nichtgenutzte Potenziale an Flächen und Funktionalität. Da der Flughafen ansonsten bereits große Büroflächenpotenziale aufweist, gilt es besonders, diese Hangars für besondere Funktionen zu aktivieren, die neben der Größe der Hallen eine direkte Verknüpfung zu sehr hochwertigen Nebenflächen benötigen; so könnten u.a. kleinteilige Werkstattflächen in oberen Ebenen die freien Hallenbereiche ergänzen. Das Ziel ist die Ansiedlung spezifischer Funktionen, die von dem unmittelbaren Kontakt zum Flughafen und Flugbetrieb profitieren.

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Gebäudepotenziale Nutzung und Entwick- lung Vorplatz



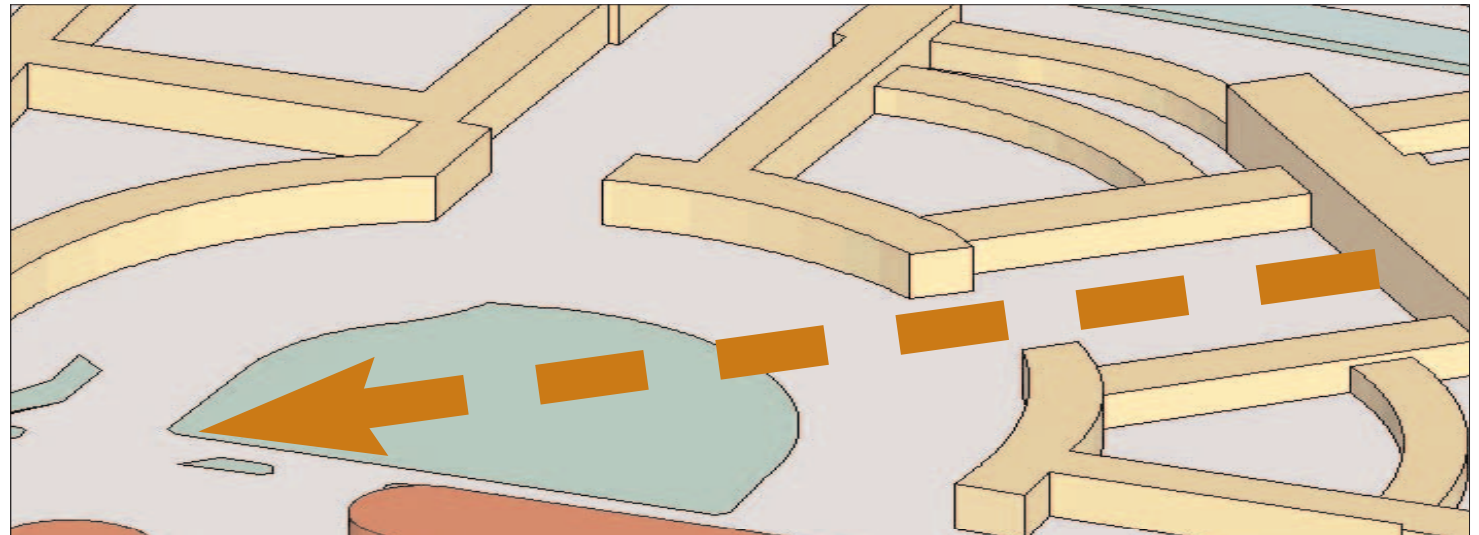
THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.4.1.1

Ziele

- *Schnelle, unkomplizierte und komfortable Erreichbarkeit für den Fluggast mit Taxi, ÖPNV, Fußgänger.*
- *Schaffung optimierter Anbindung an die bereits vorhandene gute Verkehrsinfrastruktur.*
- *Neuorganisation von PKW- Vorfahrt zugunsten Aufwertung des Vorplatzes und Konfliktverminderung mit anderen Verkehrsebenen.*
- *Anbindung und Öffnung des Flughafens von der Stadtseite aus.*



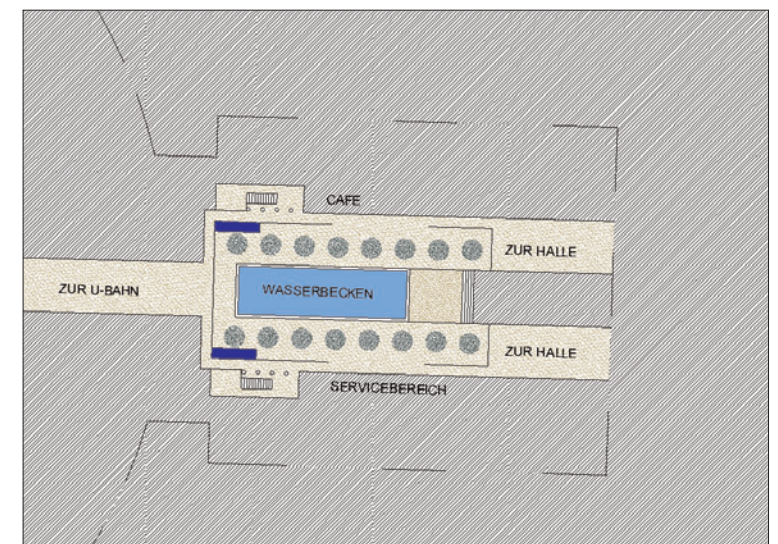
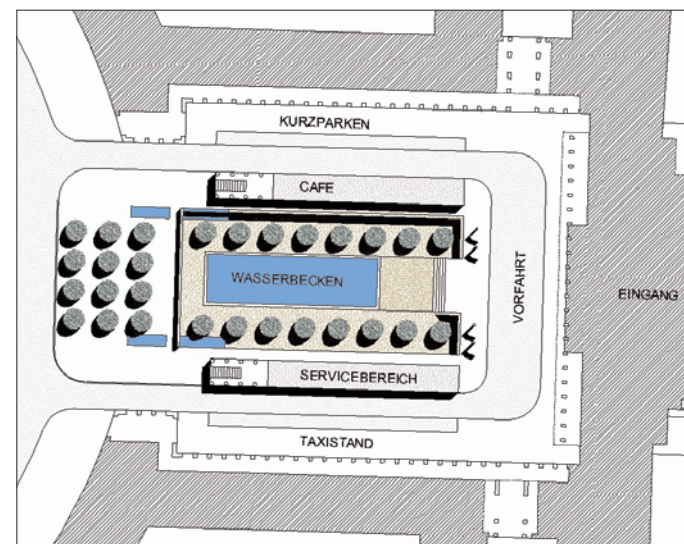
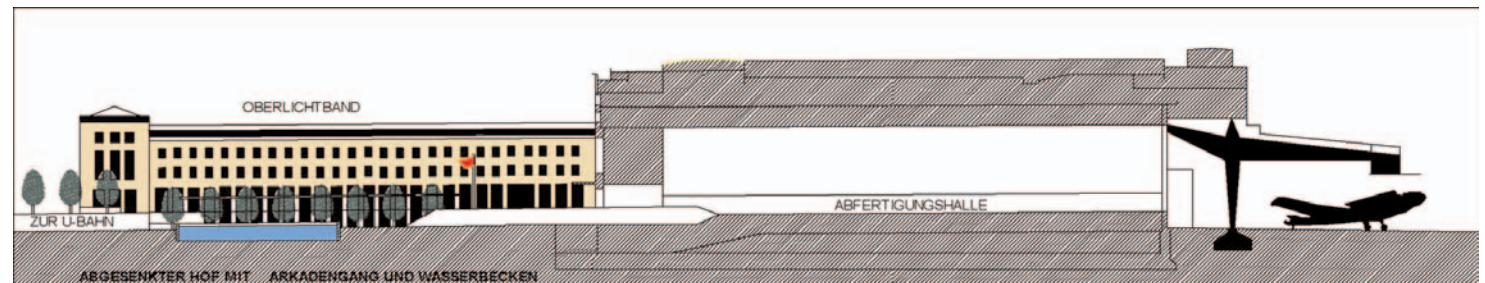
Gebäudepotenziale Nutzung und Entwick- lung Vorplatz

3.4.1.2

Konzept

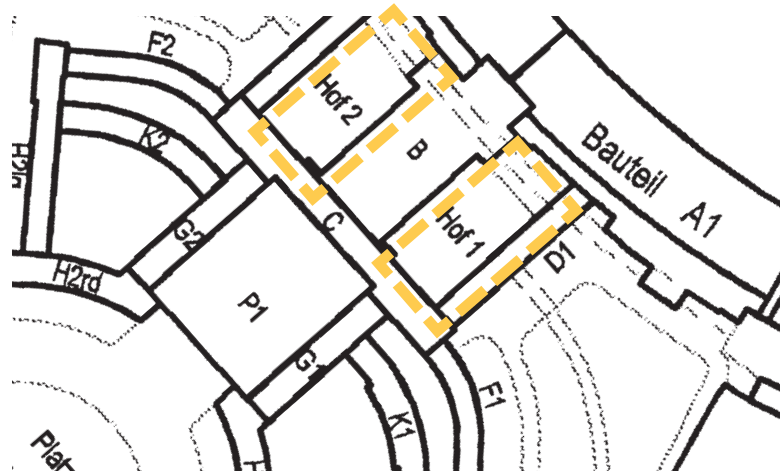
- *mittelfristig: Konfliktfreie attraktive Verbindung zur U - Bahn mit optisch - atmosphärisch ansprechendem Fußgängertunnel, vom Ehrenhof ausgehend.*
- *Optimierung der Vorfahrt im Zusammenhang mit der Attraktivierung und Nutzbarmachung des Ehrenhofes durch kommerzielle Angebote / Läden etc.*

Abb: Schnitt, Lageplan Platzebene, Lageplan Tiefebene



Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Gebäudepotenziale Nutzungspotenziale Seitenhöfe West / Ost



T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.4.2

Die beiden seitlich an die Haupthalle anschließenden Höfe sind wichtige Potenziale für jede denkbare Nutzungsüberlegung zur Haupthalle: sie bieten für den zentralen „Gebäudeteil B“ sinnvolle Anschlussmöglichkeiten auf mehreren Ebenen:

- Anlieferung, Post etc. -1
(altern.: Mietwagenzentrale)
- Ankunft, Gepäck etc. 0
- Abflug, Abfertigung +1 (Galerie)

Hierfür können die Höfe mit zusätzlichen Ebenen ausgestattet (überbaut) werden, sobald und soweit ein entsprechender Bedarf sichtbar wird. Dies kann auch in begrenzten Teilbereichen und so mit jeweils überschaubaren Investitionen realisiert werden.



>> Ebene Galerie +1
Abflug, Abfertigung

>> Hallenebene 0
Ankunft, Gepäck

>> Ebene -1
Ost: Anlieferung Cargo
West: Mietwagenzentrale

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Gebäudepotenziale Struktur- / Nutzungs- potenziale Hangars



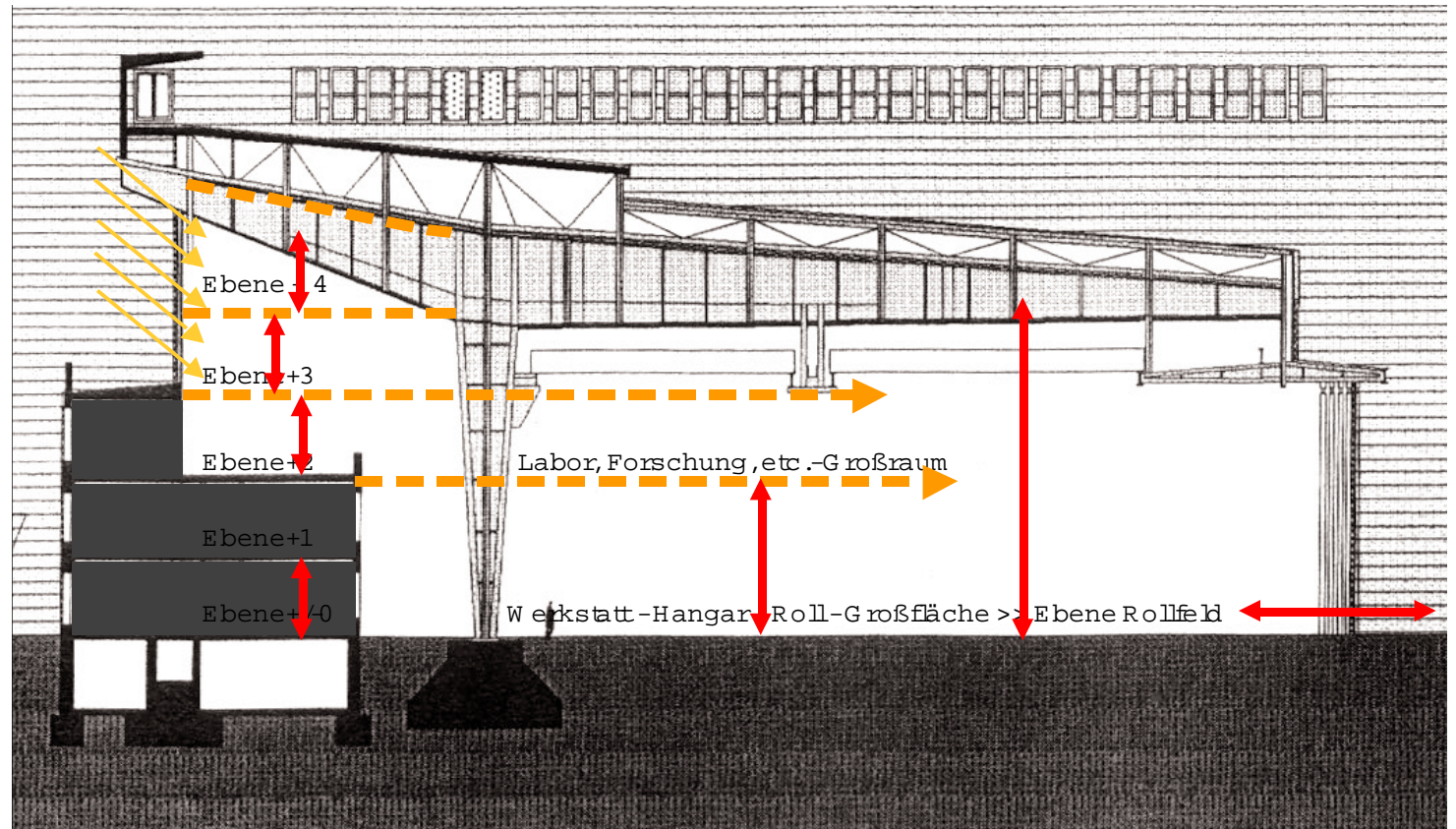
T H F

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.4.3

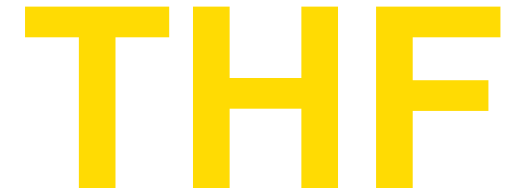
Ziele

- Nutzung der Hangars für Flug- (Hafen) bezogene Funktionen und Firmen aus dem High Tech-Bereich.
- Optimierung und ggf. Erweiterung der Nebenflächen für Büros, Forschung, Labore, Lagerung etc.
- Modernisierung der Nutzflächen bei zeitgemäßer Interpretation des Denkmalschutzes.
- Beibehaltung des Flugfeldbezuges.



Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Freiflächenpotenziale Flugfeld

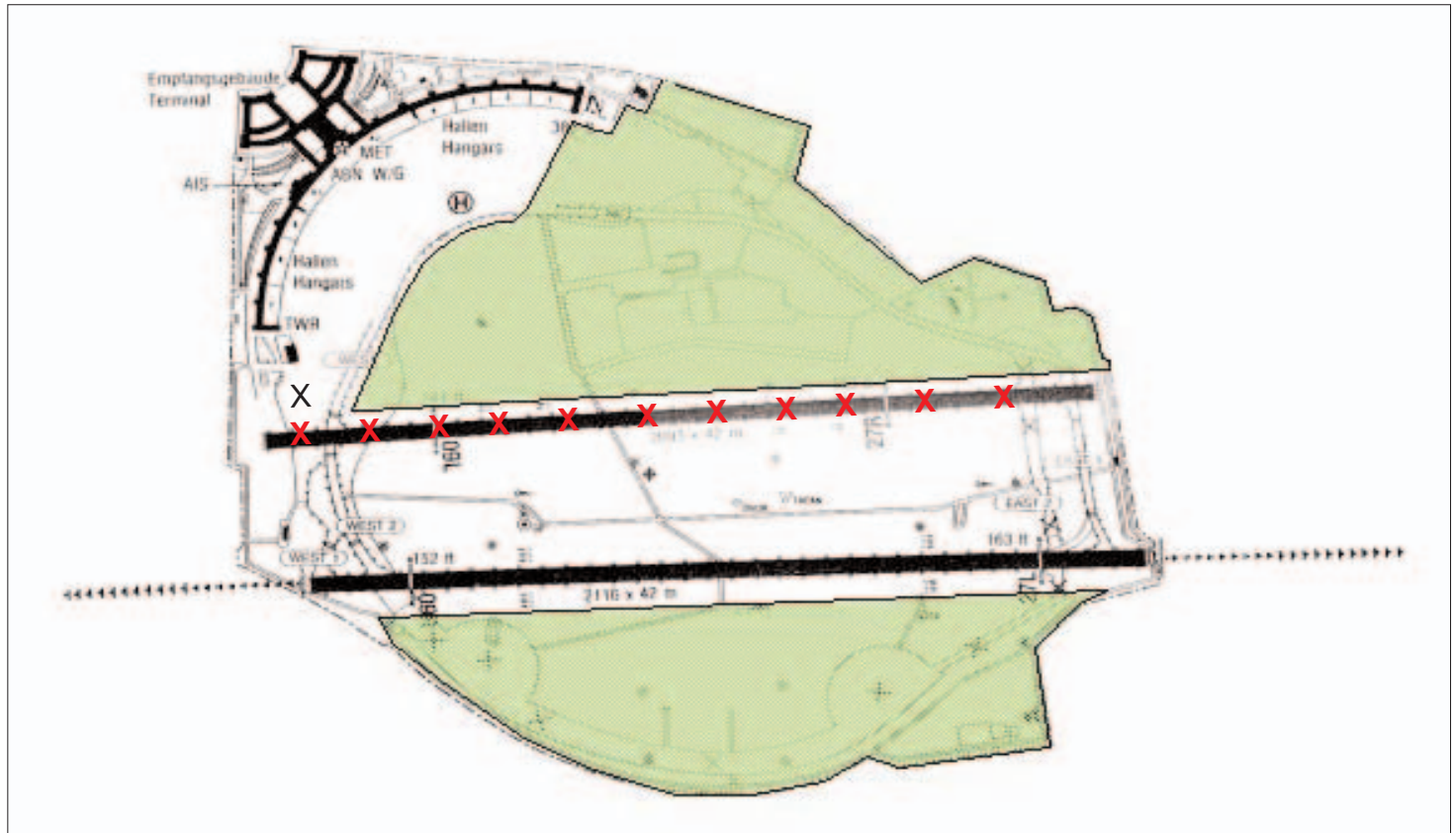


ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.5.1

Nach der Inbetriebnahme des BBI mit zwei uneingeschränkt nutzbaren Start- und Landebahnen wäre ein Verzicht auf die nördliche Start- und Landebahn in THF denkbar. Dieses würde auch eine Verminderung der Lärmpegel in den angrenzenden bebauten Bereichen bewirken. Die dann freiwerdende Nordbahn kann zur reinen Rollbahn erklärt werden, so dass der gegenwärtige Taxyway entlang der Oderstraße entfallen kann.

Dadurch würden erhebliche Flächen für die Allgemeinheit nutzbar, sofern damit die stadtklimatischen Anforderungen berücksichtigt werden.



Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Freiflächenpotenziale Stadtseite



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.5.2

Ziele

- *Räumliche Öffnung des Flughafens als städtebauliche Anlage bis an die Sicherheitsgrenzen heran, Beseitigung optischer und tatsächlicher Barrieren*
- *Keine erhabene Bebauung des stadtseitigen Vorfeldes, um die Sichtbarkeit der Anlage nicht einzuschränken.*
- *Optimale Nutzung der bereits vorhandenen Gebäudeflächen, bevor Neubaumaßnahmen stattfinden.*
- *Zuordnung des ruhenden Verkehrs nutzungsnahe flexibel zu den jeweiligen Gebäuden; Bereithaltung ausreichender Stellplatzflächen*
- *Öffnung der Flächen für Anwohner und Besucher*

Dem Eindruck der räumlichen Abschottung der gesamten Anlage muss entgegengearbeitet werden.

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept



THF

ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

Umsetzbarkeit und wirtschaftliche Effekte

3.6

Die finanziellen Effekte einer sinnvollen, marktkonformen Aufgabenverteilung zwischen den Flughäfen lassen sich anhand der Gebührenordnung der Berliner Flughäfen in "Heller und Pfennig" ausdrücken:

	<i>in Mio.EUR / Jahr</i>
<i>Flugzeuge mit MTOW < 50 to verlassen TXL:</i>	-10,2
<i>Flugzeuge mit MTOW < 50 to gehen nach THF:</i>	+ 8,8
<i>TXL füllt freiwerdende SLOTS mit größeren Fluggerät auf: bis zu</i>	+ 28,4
<i>verändertes Ergebnis BER: EUR pro Jahr !</i>	+ 27,0 Mio.

*Und: Dafür sind flughafenseitig nur **minimale Investitionen** erforderlich.*

Das Nutzungskonzept des ICAT ist umsetzbar, denn die luftverkehrliche Nutzung der Immobilie Flughafen Tempelhof ist funktionell optimal und bringt die notwendige **Kernattraktivität** für die Vermarktung **der Immobilie**.

Dementsprechend gab es bereits 2000 ein Angebot eines namhaften deutschen Immobilienerrichters und -betreibers an die öffentliche Hand zur vollständigen Übernahme der Bewirtschaftung des Flughafens Tempelhof . Bei Herstellung der Planungssicherheit für einen privaten Investor ist der Fortbetrieb des Flughafens und die Entwicklung der Immobilie zu einem excellenten Verkehrs-, Wirtschafts- und Kommunikationsstandort mit europaweiter Strahlkraft **ohne Belastung der öffentlichen Haushalte** möglich.

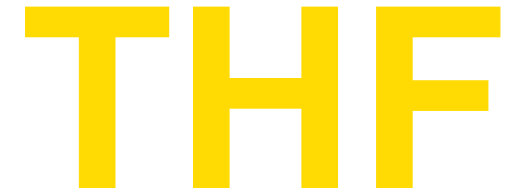
Die Wirkung des Projekts Tempelhof kann beispielhaft für den Umgang mit den wirtschaftlichen Problemen sein: Durch **optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur** wieder wirtschaftliche Kraft erlangen!

Alleine die Steigerung der Fluggastzahlen auf moderate 1,5 Mio. Fluggäste im Jahr **sichert den wirtschaftlichen Flugbetrieb** und bindet zusätzlich mindestens 2200 Arbeitsplätze an Berlin. Dazu kommen weitere solide Arbeitsplätze für die Herrichtung und den Betrieb der Immobilie.

Durch die marktverträgliche **Nutzung Tempelhofs** können in Tegel hochattraktive SLOTS für größeres Fluggerät freigegeben werden, wodurch die **Ertragskraft des Flughafens Tegel** nochmals massiv **gesteigert** werden kann.

Flughafen Tempelhof Nutzungsbeispiele

Aufgabenoptimierung Luftverkehr Berlin TXL - THF - SXF



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.7.1

Siehe auch 1.5.2 Kosten und Erträge
Flugbetrieb:

Hier dargestellt wird ein rechnerisches
Szenarium, in dem nur die Verlagerung
der Flugbewegungen unter 50 to.
nach THF in ihrer Ertragswirkung be-
rechnet wird.

Diese Rechnung ist rein hypothetisch,
da die Nebeneffekte = freiwerdende
SLOTS in TXL nicht integriert sind.

Es kann jedoch deutlich werden, dass
diese Verlagerung das Ertragsdefizit in
Tempelhof erheblich eindämmt und
im reinen Flugbetrieb bereits zu posi-
tiven Ergebnissen führt.

Alternative Verkehrsverteilung:
Flughafen Tegel:
Flughafen Tempelhof:

Schritt 1

- nur Flugzeuge **über 50to** Abfluggewicht
- Flugzeuge **bis 50 to** Abfluggewicht

Flughafen Tegel

Tagestonnage Landungen
Anzahl Landungen
Durchschnittsgewicht Landungen

(ohne Flugzeuge bis 50 to)

13.795
143
96
+ 1049 to.
- 55
+ 32

daraus folgend: (aus Entgelten für: Tonnage = 73.533 EUR / Anzahl pax = 97.798 EUR / Infrastruktur = 16.111EUR)

Tagesumsatz:	EUR	171.331,00	-	32.612,00	EUR
Wochenumsatz:	EUR	1.027.987,00	-	195.671,00	EUR
Jahresumsatz:	EUR	53.455.318,00	-	10.174.905,00	EUR

Flughafen Tempelhof

Tagestonnage Landungen
Anzahl Landungen
Durchschnittsgewicht Landungen

(alle Flugzeuge unter 50to)

2.532 to.
101
25 to.
+ 1618 to.
+ 53
+ 6 to.

Veränderung zu Stand 2002

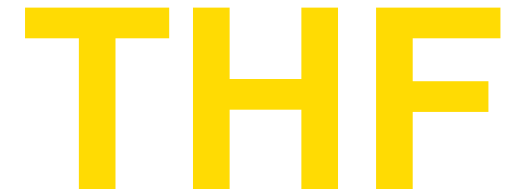
daraus folgend:

Tagesumsatz:	EUR	43.957,00	+	28.170,00	EUR
Wochenumsatz:	EUR	263.741,00	+	169.020,00	EUR
Jahresumsatz:	EUR	13.714.530,00	+	8.789.019,00	EUR

(nicht berücksichtigt sind Umsätze aus: Stand-, Parkgebühren (Flugzeuge), Enteisierung, Konzessionen)

Flughafen Tempelhof Nutzungskonzept

Aufgabenoptimierung Luftverkehr Berlin TXL - THF - SXF



ICAT Interessengemeinschaft
City-Airport Tempelhof e.V.
Flughafen Tempelhof, D-12101 Berlin
Tel.: 030-6951 3317
Fax: 030-6951-3794
www.flughafen-tempelhof.de

3.7.2

Sobald der in Kap. 1.5.1 (Wirtschaftlichkeit) genannte Konflikt der Besetzung **begrenzter SLOTS in Tegel** durch Kleinflugzeuge aufgelöst wird, ergibt sich für Tegel eine erhebliche einnahmewirksame Erhöhung der Gesamt-Tonnagen. Zugleich stellt sich für Tempelhof eine signifikante Steigerung der **Erträge** ein.

Die Berechnung basiert auf der tatsächlich anzunehmenden Nachfrage nach Slots durch größere Verkehrsflugzeuge in Tegel, wie durch die **Verkehrszunahme** allein in 2003 entgegen allen internationalen Trends belegt werden kann.

Die Berechnung berücksichtigt hierbei lediglich die Entzerrung des Flugverkehrs zu den **Tages-Spitzenzeiten**, nicht jedoch evtl. in den weiteren, frequenzschwächeren Stunden entstehende Synergie-Wirkungen.

Nur, wenn der Berliner **Luftverkehrsmarkt** auf eine derartige Entwicklung hin geöffnet wird, kann BBI in **Schönefeld erfolgreich starten!**

Alternative Verkehrsverteilung Flughafen Tegel

Tagestonnage Landungen	17.927
Anzahl Landungen	198
Durchschnittsgewicht Landungen	91

daraus folgend: (aus Entgelten für: Tonnage = 104.249 EUR / Anz.pax = 135.698 EUR / Infrastruktur = 22.307 EUR)

Tagesumsatz:	EUR	262.254,00
Wochenumsatz (Sa.+So. = 1 Tag)	EUR	1.573.524,00
Jahresumsatz:	EUR	81.823.248,00

Schritt 2
> **bisherige Flugbewegungen „bis 50to“ ersetzt durch AC über 50to**
Veränderung zu 09/2002:
+ 5.181 to.
+ 0
+ 27 to.

+ 18.193.025,00 EUR

Flughafen Tempelhof

Tagestonnage Landungen	2.532
Anzahl Landungen	101
Durchschnittsgewicht Landungen	25

Tagesumsatz:	EUR	43.957,00
Wochenumsatz: (Sa.+So. = 1 Tag)	EUR	263.741,00
Jahresumsatz:	EUR	13.714.530,00

> alle Flugzeuge unter 50to

+1.618 to.
+ 53
+ 6 to.

+ 8.789.019,00 EUR

Nach Verkehrsverteilung könnte sich auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsdaten vom 20.09.02 für die BFG in Tegel und Tempelhof ein Jahresumsatz von EUR **95.537.778,00** und somit gegenüber dem Stand von 2002 EUR 68.123.039,00 ein Plus von **+ 27.414.739,00 EUR** ergeben.

nicht berücksichtigt sind Umsätze aus: Stand-, Parkgebühren (Flugzeuge), Enteisierung, Konzessionen)