

Dr. Kristin Brinker

Haushalts- und Finanzpolitische Sprecherin

Stellvertretende Fraktionsvorsitzende

Berlin, 20.09.17

Offenhaltung TEGELs, falsche Zahlen

Senat muss mehrere Auftragsgutachten in Arbeit geben, um den 55-Fragen-Katalog der AfD-Fraktion Berlin in Teilen beantworten zu können.

Senat gesteht ein, seine frühere Behauptung – eine Tegel-Offenhaltung¹ würde in jedem Fall jährliche Verluste von bis zu 200 Millionen Euro verursachen – ist **nicht** haltbar.

- **Amtliche Mitteilung des Senats ist FALSCH**
AfD fordert Änderung der Abstimmungsunterlagen!

- **Sonderausschuss „Effizientes Luftverkehrssystem Metropolenregion Berlin/Brandenburg“ nach erfolgreicher Tegel-Abstimmung unumgänglich**

¹ bzw. ein dauerhafter Parallelbetrieb von BER + TXL.

SACHVERHALT:

In der **Amtlichen Information zum Volksentscheid**² heißt es:

„Rund 100 Millionen Euro jährlich für einen unwirtschaftlichen Flughafenbetrieb.³ [...] Diesen Ausgaben stünden aber keine Mehrerlöse gegenüber, da die Passagierzahlen sich nicht erhöhen, sondern sich lediglich auf zwei Flughäfen verteilen. [...] [H.d.V.]“ (S.15)

Im **Wirtschaftlichkeits-Gutachten von Prof. Beckers, TU-Berlin** (erstellt im Auftrag des Senats) vom 13.09.17⁴ steht aber:

„Es kann festgehalten werden, dass es schwierig zu prognostizieren ist, ob im Falle eines Weiterbetriebs des Flughafens TXL Verluste bei der FBB anfallen würden oder nicht.“ (S.27)

und

„[...] Flughäfen [dürfen] für die Nutzung des Aviation-Bereichs von den Fluggesellschaften Entgelte erheben, die sich an den Kosten zu orientieren haben [...].“ (S.15)

Der Senat gibt als Antwort auf die 55-Fagen der AfD⁵ zu:

„Gibt es eine Investitionsrechnung bzw. -simulation der FBB zum dauerhaften Parallelbetrieb von Tegel und BER? Welche Grundannahmen liegen dieser zugrunde?“

*„[Antwort:]
Nein.“*

FAZIT: Der Senat widerlegt selbst die Amtliche Mitteilung!

² über den Weiterbetrieb des Flughafens

Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ (TXL), https://www.wahlen-berlin.de/abstimmungen/VE2017_Tegel/amtlicheInformationen_VE_17_03b.pdf

³ „Bei einer Offenhaltung von Tegel mit rund 50 Prozent des heutigen Passagieraufkommens, d.h d.h. ca. 10 Millionen Passagiere pro Jahr, werden die jährlichen Mehrbelastungen auf rund 100 Millionen Euro geschätzt.“

⁴ <http://www.berlin.de/sen/finanzen/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung.630224.php>

⁵ Antwort auf Frage 18, S.4; <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0459.D-v.pdf>

HINTERGRUND:

1. Mitte Juni 2017 äußerte sich Finanzsenators *Kollatz-Ahnen* zu Berechnungen bzgl. der Tegel-Offenhaltung, die ihm sein Haus zur Verfügung gestellt habe.^{6,7,8}
 - Tegel-Weiterbetrieb soll **200 Millionen Euro pro Jahr** kosten. Grundannahme, BER + TXL teilen sich konstant ein Jahres-Passagieraufkommen von 30 Mio. Passagieren.⁹
 - Die notwendigen Gesamtinvestitionskosten in den Flughafen würden über 10 Jahre gestreckt¹⁰ ca. 1,1 Mrd. €¹¹ ohne - und 1,5 Mrd. € mit - Lärmschutz gerechnet betragen.¹²
2. Bei der letzten Plenar-Sitzung vor der Sommerpause am 22.06.17 beschloss die Regierungskoalition ihren Antrag zur Senatsdarstellung in der **Antlichen Information zum Volksentscheid**.¹³ Wirtschaftsministerin *Pop*¹⁴ griff in ihrer Rede die „Berechnungen“ des Finanzsenators als Faktum auf.^{15,16}
3. Am 28.06.17 wurden in der 10. Sitzung des Hauptausschusses¹⁷ auf Wunsch der AfD-Fraktion die „Berechnungen“ besprochen.¹⁸ Ergebnis: Der Finanzsenator musste eingestehen, dass es doch noch keine konkrete Berechnung seines Hauses gäbe und bat um zwei Wochen Zeit zur Erstellung eines schriftlichen Berichtes.¹⁹
4. Der Finanzsenator behauptete u.a., ca. **1000 Gebäude müssten im Umfeld von Tegel abgerissen werden**, möglicherweise sogar Industrieanlagen²⁰ – ähnlich wie beim Frankfurter Flughafen eine Raffinerie abgerissen werden musste.²¹

⁶ Vgl. RBB, 16.06.17, rbb exklusiv - **Tegel-Weiterbetrieb soll 200 Millionen Euro pro Jahr kosten**; <https://www.rbb-online.de/politik/beitrag/2017/06/Tegel-Weiterbetrieb-200-Millionen-Euro-pro-Jahr.html>

⁷ Vgl. Berliner-Zeitung, 22.06.17, Votum gegen Tegel Rot-Rot-Grün will die Flughafenschließung; <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/votum-gegen-tegel-rot-rot-gruen-will-die-flughafenschliessung--27845798>

⁸ Vgl. Berliner-Zeitung, 23.06.17, Matthias Kollatz-Ahnen „Bei Tegel spielt Nostalgie eine Rolle“, <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/matthias-kollatz-ahnen-bei-tegel-spielt-nostalgie-eine-rolle--27845878>

⁹ „Bei der Berechnung wurde unterstellt, dass sich der neue Flughafen BER und Tegel künftig die Passagiere teilen würden.“ RBB, 16.06.17.

¹⁰ „Das wäre doch aber nicht auf einen Schlag fällig? Nein, aber über ein gutes Jahrzehnt gestreckt wären es einschließlich der Betriebskosten pro Jahr mindestens 250 Millionen Euro mehr, die die FBB aufbringen müsste. [H.d.V.]“ Berliner-Zeitung, 23.06.17.

¹¹ „Gesamtkosten von 1,1 Milliarden Euro, um ihn betriebsfähig zu halten. Etwa die Hälfte müsste für das Gebäude aufgewendet werden, 30 Prozent für die Außenanlagen wie Startbahnen, Zufahrten, Strom- und Wasserversorgung, der Rest für eine moderne IT-Ausstattung.“ Berliner-Zeitung, 23.06.17.

¹² 550 Mio. € (50 %) Gebäude, 330 Mio. € (30 %) Außenanlagen (Startbahnen, Zufahrten, Strom- u. Wasservers.); 220 Mio. € (20 %) moderne IT.

¹³ Drs. 18/0391, Stellungnahme des Abgeordnetenhauses von Berlin zum Volksentscheid „Berlin braucht Tegel“ über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ (TXL); <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/d18-0391.pdf>

¹⁴ die den Regierenden Bürgermeister „vertrat“; Tagesspiegel, 22.06.17, Debatte um Flughafen Tegel - Methode Abtauchen in Berlin; <http://www.tagesspiegel.de/politik/debatte-um-flughafen-tegel-methode-abtauchen-in-berlin/19970330.html>

¹⁵ Vgl. Plenarprotokoll 18/12, 22. Juni 2017, S.1120; <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/protokoll/plen18-012-pp.pdf>

¹⁶ Plenarprotokoll, S.1120: „**Pop**: [...] Tegel ist in einem erbarmungswürdigen Zustand. [...] Das Gebäude gehört schon lange grundsaniert. Dies allein wird rund 1 Milliarde Euro kosten. [...] Dann kommt als Nächstes die Mär von der Wirtschaftlichkeit von mehreren Flughäfen. [Frank-Christian Hansel (AfD): Sie haben es aber nie gerechnet!] Mitnichten ist das so. Zwei Flughäfen zu betreiben, ist teurer als einer. Dazu werden nicht viele Rechenkünste benötigt.“; <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/protokoll/plen18-012-pp.pdf>

¹⁷ im Rahmen der Thematik Flughafengesellschaft (FBB-Finanzierung, BER, etc.); Vgl. TOP 5, S.14; <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/protokoll/h18-010-ip.pdf>

¹⁸ RN 0491, AfD-Fraktion, Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 der GO des AGH zum Thema „Investitionsperspektiven am Standort Flughafen Tegel und damit zusammenhängende Sachverhalte“ <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0459-v.pdf>

¹⁹ Vgl. Beschlussprotokoll Haupt 18/10, 28. Juni 2017, S.19f; <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/protokoll/h18-010-bp.pdf>

²⁰ in Siemensstadt oder anderen Standorten.

²¹ Vgl. Wortprotokoll der 10.HA-Sitzung, S.68; <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/protokoll/h18-010-wp.pdf>

- Die AfD beantragte darüber hinaus das Vorlegendürfen eines eigenen Fragenkataloges innerhalb einer Woche. Dem wurde zugestimmt und der **30.08.17 als Termin** für die Beantwortung durch SenFin vereinbart. Die AfD legte einen **55-Fragen-Katalog** vor (*Siehe Anlage*).²² (Anfang September bat der Finanzsenator um Fristverlängerung bis 20.09.17.²³ **Heute wird es im Hauptausschuss besprochen!**)

- Am 07.07.17 berichtet die Presse über ein internes Papier der Flughafengesellschaft, welches die Profitabilität der Offenhaltung Tegels belegen soll. Am selben Tag setzt sich Bundesverkehrsminister *Dobrindt* für die Offenhaltung Tegels ein.²⁴

„Wie die B.Z. erfuhr, hat die Flughafengesellschaft ein Geheim-Gutachten in Auftrag gegeben, ob sich ein Weiterbetrieb tatsächlich lohnt. Die Unternehmensberatung Pricewaterhouse-Coopers (PwC) hat dafür zwei Szenarien untersucht: Zum einen den Weiterbetrieb mit rund elf Millionen Passagieren – das ist auch die Zahl, mit der Finanzsenator Kollatz-Ahnen rechnet, wenn Tegel und BER parallel betrieben werden. Zum anderen mit den heutigen 21 Millionen. Berücksichtigt wurden Betriebskosten, Schallschutz und Investitionen im unteren einstelligen Milliardenbereich [...]. Das Ergebnis des 30-seitigen Papiers: Tegel wäre in beiden Szenarien profitabel! [...]. [...] Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup (60, SPD) wurde das PwC-Ergebnis vorgestellt. Doch er verlangt jetzt ein neues Gutachten: Tegel soll nicht mehr allein, sondern eine Offenhaltung parallel zum BER untersucht werden. Insider befürchten nun, dass so Tegels Gewinne künstlich heruntergerechnet werden sollen. [H.d.V.]“²⁵

- Am 14.07.17 verlangt die AfD beim Finanzsenator **Akteneinsicht** zu den beiden PwC-Gutachten (*Siehe Anlage*), bekam aber bis heute keinen offiziellen Bescheid.
- Am 14.07.17 veröffentlicht der Finanzsenator den „kleinen“ - dem Hauptausschuss vorgelegten – **Bericht zur Offenhaltung Tegels** (RN 459 B). Er enthielt im Wesentlichen die gleichen Aussagen, wie im Juni mündlich kolportiert, nahm jedoch keinen Bezug auf die „internen Geheimgutachten“ der Flughafengesellschaft. Ganz im Gegenteil:

„Im Wirtschaftlichkeitsvergleich zum BER würde die Alternative BER + TXL voraussichtlich zu jährlichen Unterdeckungen in einer Größenordnung von 100 – 200 Mio. € führen. Zuführungen der Gesellschafter wären also erforderlich, um überhaupt den Fortbestand der FBB sicherzustellen. [H.d.V.]“²⁶ (S.5)

²² RN 459 A, <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Hauptvorgang/h18-0459.A-v.pdf>

²³ „Die AfD hatte einen **Fragenkatalog mit insgesamt 55 Fragen** übersandt. Der Fragenkatalog betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Der Senat hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um eine Stellungnahme gebeten. Aus diesem Grunde wird um Fristverlängerung bis zur Sitzung am 20. September 2017 gebeten. [H.d.V.]“ <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Hauptvorgang/h18-0459.C-v.pdf>

²⁴ „Der BER bekommt ein Kapazitätsproblem“, sagte *Dobrindt* [...]. Das müsse man bewerten, wenn man eine leistungsfähige Anbindung Berlins an die Welt wolle. [...] „Wir müssen uns den aktuellen Realitäten und Wachstumszahlen stellen.“ Berliner Morgenpost, 12.07.17, Minister *Dobrindt*: „BER bekommt ein Kapazitätsproblem“; <https://www.morgenpost.de/berlin/article211217237/Minister-Dobrindt-BER-bekommt-ein-Kapazitaetsproblem.html>

²⁵ B.Z. vom 07.07.17, Zahlen sprechen für den Flughafen - Kostenfalle Tegel? Von wegen! Geheimgutachten beweist das Gegenteil; <http://www.bz-berlin.de/berlin/reinickendorf/kostenfalle-tegel-geheimgutachten-beweisen-gegenteil>

²⁶ RN 459 B, Kosten des Weiterbetriebs von Tegel, S.5; <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Hauptvorgang/h18-0459.B-v.pdf>

9. Daraufhin schreibt die AfD einen **Brief an Bundes-Verkehrsminister Dobrindt** samt 55-Fragenkatalog mit Bitte um Unterstützung bei dem Anliegen den Flughafen Tegel offenzuhalten und die „Geheimgutachten“ einsehen zu dürfen (*Siehe Anlage!*). Eine Woche darauf bekräftigt *Dobrindt* sein Eintreten für Tegel.²⁷
10. Am 28.08.17 berichtet die Presse vom neuen **SXF/BER-Ausbau-Masterplan** des Flughafenchefs.²⁸ Am 07.09.17 wird dieser im Unterausschuss Beteiligungsmanagement des AGH grob vorgestellt. Inhalt der Besprechung darf aber nicht öffentlich werden, da „Vertraulichkeit“. Auf einer VBKI-Veranstaltung offenbart Flughafenchef *Lüdke Daltrup* jedoch bereits den Ausbau in 4 Phasen bis 2035 auf 55 Passagiere, der **mindestens 2,3 Mrd. € kosten** soll. Dabei sei höchst fraglich, ob die FBB dies selbst finanzieren könne.²⁹ Bis 2021 soll BER durch Anbauten eine Kapazität von 33 Mio. Passagieren bekommen. Der SXF mit 12 Mio. Passagieren soll (noch) nicht schließen, sondern als „Cash-Cow“ erhalten, dafür aber der TXL.
11. Am **13.09.17** veröffentlichte der Finanzsenator³⁰ *drei* Gutachten zur Offenhaltung Tegels und das Abgeordnetenhaus die offizielle Antwort des Senats auf den 55-Fragen-Katalog (*Siehe Anlage!*):

Investitionsperspektiven am Standort Flughafen Tegel und damit zusammenhängende Sachverhalte Beantwortung der Fragen der AfD-Fraktion

(Berichtsauftrag aus der 10. Sitzung am 28.06.2107)

<https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0459.D-v.pdf>

Ökonomische Analysen zum Weiterbetrieb des Flughafens TXL nach Eröffnung des Flughafens BER – Beckers/Gizzi/Malina

(Gutachten im Auftrag des Senats)

<http://www.berlin.de/sen/finanzen/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung.630224.php>

Stellungnahme zu den verfahrensrechtlichen Möglichkeiten und Risiken einer über die bisherige Festsetzung hinausgehende Offenhaltung des Verkehrsflughafens Berlin Tegel – Kipp

(Gutachten im Auftrag des Senats)

<http://www.berlin.de/sen/finanzen/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung.630224.php>

Entwicklung des Berliner Luftfahrtmarktes, Studie von Stear Davies Gleace

(Gutachten im Auftrag der Flughafengesellschaft)

<https://roadmap.berlin-airport.de/wp-content/uploads/2017/09/SDG-zur-Entwicklung-des-Lufverkehrs-in-Berlin.pdf>

*Die Auswertung der Papiere belegt, dass die Behauptung – eine Tegel-Offenhaltung³¹ würde in jedem Fall jährliche Verluste von bis zu 200 Millionen Euro verursachen – **nicht** haltbar ist!*

²⁷ „Dobrindt für Investitionen in Flughafen Tegel - London City-Airport als Vorbild für Tegel?“;

<http://mediathek.rbb-online.de/tv/Abendschau/London-City-Airport-als-Vorbild-f%C3%BCr-Tege/rbb-Fernsehen/Video?bcastId=3822076&documentId=44792658>

²⁸ <https://www.berlin.de/aktuelles/berlin/4981214-958092-masterplan-ber-verdoppelung-der-kapazita.html>

²⁹ <https://www.vbki.de/termine/veranstaltungen/podium/ber-txl-sxf>

³⁰ Pressemitteilung Nr. 17-021 vom 13.09.2017, Rechts- und Wirtschaftsgutachten zu Tegel-Weiterbetrieb vorgelegt;

<http://www.berlin.de/sen/finanzen/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung.630224.php>

³¹ bzw. ein dauerhafter Parallelbetrieb von BER + TXL.

AUSWERTUNG:

12. Der Senat entlarvt in wesentlichen Punkten direkt seine früheren Behauptungen:

z.B.

„Welche 1.000 Gebäude in der Flughafen Tegel Umgebung müssten abgerissen werden?

Zu 19.: **Hierzu liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor.** [H.d.V.]“ RN 459 D, S.2)

13. Wesentliche Fragen zum Businessplan und den betriebswirtschaftlichen Perspektiven des dauerhaften Parallelbetriebs TXL + BER wurden nicht beantwortet, dies mit dem Hinweis, es falle „unter das **Betriebs- und Geschäftsgeheimnis**“ oder sei bereits im **FBB-Geschäftsbericht 2016** erläutert.

z.B.:

„Wie hoch sind die Overhead-Kosten bzw. Gemeinkosten der FBB (u.a. für Geschäftsführung und Verwaltung)?

Zu 9.: **Diese Angaben fallen unter das Betriebs- und Geschäftsgeheimnis und können deshalb in dieser Antwort nicht vertieft werden.**“ (RN 459 D, S.2)

z.B.

„Wie sieht die **Plan-Eigenkapitalveränderungsrechnung der FBB** für die nächsten zehn Jahre aus? oder falls nicht soweit vorhanden entsprechend kurzfristiger?

Zu 26.: **Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals ist dem Geschäftsbericht der FBB 2016, S. 68, zu entnehmen.** [H.d.V.]“ RN 459 D, S.5)

14. Der Senat hat bei der Beantwortung des 55-Fragen-Kataloges seine eigenen Kenntnisse und die der Flughafengesellschaft herangezogen.

„Der Fragenkatalog betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um eine **Stellungnahme gebeten. Sie ist in die Antwort einbezogen.**“ (S.1)

15. Zusätzlich hat der Senat von Prof. *Beckers* (TU-Berlin) kurzfristig eine „Ökonomische Analyse zum Weiterbetrieb des Flughafens TXL“ erstellen lassen, weil er diese selbst nicht leisten konnte oder wollte.

16. Der vom Senat beauftragte Prof. *Beckers* räumt in seinem Gutachten freimütig ein, dass er auf Informationen der FBB und des Senats angewiesen war und (aufgrund der Kürze der Zeit) nicht den Kriterien wissenschaftlicher Studien genüge leisten konnte:

„Viele Aussagen in der Stellungnahme sind [nur] qualitativer Natur, [...] teilweise [...] dadurch bedingt [...], dass [...] bestimmte **Daten und Informationen nicht zur Verfügung [standen]** [...] oder dass **zusätzliche Originär-Daten [...] nicht generiert werden konnten.** [H.d.V.]“ (S.4)

„Für die Analysen haben wir von der **FBB Informationen** [...] erhalten [...], die **nicht öffentlich zugänglich und als vertraulich gekennzeichnet gewesen sind.** [H.d.V.]“ (S.4)

17. Der Senat antwortet, es gibt **keine Investitionsrechnung bzw. -simulation der FBB zum dauerhaften Parallelbetrieb von Tegel und BER:**

*„Gibt es eine **Investitionsrechnung bzw. -simulation der FBB zum dauerhaften Parallelbetrieb von Tegel und BER?** Welche Grundannahmen liegen dieser zugrunde?“*

*„[Antwort:]
Nein“*

18. Prof. *Beckers* gesteht ein, dass er „**keine quantitative Modellierung der zukünftigen wirtschaftlichen Situation eines weiterbetriebenen Flughafens TXL**“ durchführen konnte, sondern lediglich Einsicht in die „quantitative Modellierung der zukünftigen Cashflows der FBB im Falle einer Schließung [...] Tegels“ nehmen konnte:

*„[...] [W]ir [haben] **keine quantitative Modellierung der zukünftigen wirtschaftlichen Situation eines weiterbetriebenen Flughafens TXL** durchführen können“ (S.17)*

„[...] [Es] werden [...] Erkenntnisse berücksichtigt, die die Autoren dieser Stellungnahme durch einen Einblick in die quantitative Modellierung der zukünftigen Cashflows der FBB im Falle einer Schließung des Flughafens TXL nach der Eröffnung des Flughafens BER erhalten haben.“ (S.14)

19. Wenig überraschend stellt Prof. *Beckers* dann fest:

*„Es kann festgehalten werden, dass es schwierig [ist] zu prognostizieren [...], **ob im Falle eines Weiterbetriebs des Flughafens TXL Verluste bei der FBB anfallen würden oder nicht.**“ (S.27)*

20. Prof. *Beckers* (TU-Berlin) kommt dann entgegen den Intensionen seines Auftraggebers sogar zu dem Schluss:

*„[...] [Mit Blick auf die Erfahrungen an anderen vergleichbaren Flughäfen halten wir es [...] für wahrscheinlich, dass bei einer isolierten Betrachtung [...] ein Weiterbetrieb des Flughafens TXL **(betriebs-)wirtschaftlich „funktioniert“** und zumindest eine „**schwarze Null**“ erwirtschaftet werden kann.“ (S.18)*

21. Prof. *Beckers* zieht sich dann im Wesentlichen auf rechtliche Bedenken zurück, um sein negatives Urteil über die Profitabilität der Offenhaltung Tegels zu begründen.³² Das bei Rechtsanwalt *Jürgen Kipp* beauftragte juristische Gutachten diskutiert dann diese Bedenken. Aber auch dort heißt es wieder:

*„Angesichts der Kürze der [...] zur Verfügung stehenden Zeit kann es sich [...] nur um eine erste [...] **cursorische Skizze der Probleme** handeln, die gegebenenfalls erweitert und vertieft werden müsste. Dies gilt umso mehr, als ein über den bisherigen Endpunkt hinausgehender Weiterbetrieb von TXL Rechtsfragen aufwerfen würde, die bisher in der luftverkehrsrechtlichen Literatur allenfalls ansatzweise und in der Rechtsprechung überhaupt nicht behandelt worden sind.“ (S.2)*

³² Beckers, S.30ff.

22. Rechtsanwalt *Kipp* kommt im Auftrag des Senats zu dem „Schluss“:

„Die Abwicklung des Luftverkehrs im Raum Berlin-Brandenburg ist durch den als Rechtsverordnung in Kraft gesetzten Landesentwicklungsplan Flughafen-Standortentwicklung sowie durch die bestandskräftigen Verwaltungsentscheidungen zu den Flughäfen Berlin-Brandenburg International, Tegel und Tempelhof unanfechtbar geregelt. [...] Auch bei Zugrundelegung unverhältnismäßig hoher Zuwachsraten für den Luftverkehr der kommenden Jahre kann nicht festgestellt werden, dass der Verkehr über das Zwei-Bahnen-System des Flughafens BER nicht abgewickelt werden könnte. Dann aber besteht keine Veranlassung, den bisherigen Rechtsrahmen zu verändern.“ (S.17)

23. Drei Tage nach der Veröffentlichung von Kipp's Gutachten berichtete am 26.09.17 der **SPIEGEL** über „**vertraulichen Berichte**“ der Flughafengesellschaft, die nahelegen, dass bei Umsetzung des Masterplans zur Kapazitätserweiterung des BER wichtige „operative Prozesse nicht stabil mehr umsetzbar“ seien:

„Der Flughafen [BER], so ist in dem Bericht aufgeführt, hat ein im Vergleich zu anderen Airports wie München ungünstiges Verhältnis von Fläche zu Passagieraufkommen. So fehlt es an Abfertigungspositionen für Flugzeuge, was zu einem Problem werden kann, wenn etwa eine Maschine liegen bleibt. In Fällen wie diesen seien "operative Prozesse nicht mehr stabil umsetzbar", schreiben die Flughafenbetreiber. [...] Das Durcheinander auf dem Flugfeld könnte ab dem Jahre 2022 noch zunehmen. Denn dann soll mitten auf dem Flughafengelände ein neuer Terminal gebaut werden, um mindestens weitere zwölf Millionen Passagiere bewältigen zu können. "Durch das schnelle Wachstum wird es immer schwieriger, die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen", heißt es im Bericht. Das Bundesverkehrsministerium unterstützt offiziell [nach der politischen Intervention von Merkel] die Pläne zur Schließung von Tegel. Doch offensichtlich wächst unter den Beamten die Skepsis, ob nach der BER-Eröffnung auf den Airport Tegel verzichtet werden kann: "Die Betreiber glauben an ihre eigenen Pläne nicht", heißt es im Ministerium. [H.d.V.]“³³

24. Bereits der **Wissenschaftliche Dienst** des AGH Berlin sowie der des Bundestages sind nach tiefgründiger Analyse zum einhelligen Schluss gekommen, dass der **Parallelbetrieb von TXL + BER juristisch möglich** ist, wenn der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg sich diesbezüglich politisch einig sind.

Wissenschaftlicher Dienst des Abgeordnetenhauses:

„Der Gemeinsame Landesentwicklungsplan (LEP FS) wird in den Ländern Berlin und Brandenburg jeweils als Rechtsverordnung erlassen. Grundsätzlich können Rechtsverordnungen von den jeweiligen Landesregierungen - soweit deren Zuständigkeitsbereich betroffen ist - geändert werden. [...] Ist eine Einigung mit Brandenburg nicht möglich, bliebe nach Artikel 24 des Landesplanungsvertrages [sogar] die Möglichkeit, den Staatsvertrag zu kündigen. Der Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Tegel und die Aufhebung der Entlassung des Flughafens aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung liegt dagegen in der alleinigen Zuständigkeit des Berliner Senats bzw. der zuständigen Senatsverwaltung. Der zuständigen Behörde steht grundsätzlich von Amts wegen das Recht zu, beide Verwaltungsakte zu modifizieren bzw. auf-

³³ SPIEGEL, 16.09.17, Berliner Pannenprojekt Flughafen BER könnte schnell an Grenzen stoßen; <http://www.spiegel.de/wirtschaft/service/berlin-flughafen-berlin-brandenburg-raeumt-kapazitaetsprobleme-ein-a-1167847.html>

zuheben. [Dabei ist zu beachten, dass dies nur im Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsministerium durchführbar ist, da] [...] „das Luftverkehrsrecht in Bundesauftragsverwaltung ausgeführt wird (vgl. dazu § 31 Absatz 2 LuftVG 11) [und dem Bund daher ein] umfangreiches Weisungsrecht [...] [nach Artikel 85 GG 12 zusteht]. [H.d.V.]“ (S.5f)

Der **Wissenschaftliche Dienst des Bundestages** kommt nach der Analyse folgender juristischer Sachverhalte zu dem Fazit:

1.	Einleitung	4
2.	Die Betriebsgenehmigung und die Planfeststellung zum Flughafen Berlin-Tegel	4
2.1.	Der Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996	6
2.2.	Der Widerruf der Betriebsgenehmigung vom 29. Juli 2004	7
2.3.	Entlassung aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Planfeststellung)	9
2.4.	Wirksamkeit des Widerrufs der Betriebsgenehmigung und der Entlassung aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung	9
3.	Voraussetzungen für den Weiterbetrieb	11
3.1.	Einflussmöglichkeiten des Bundes	12
3.2.	Zwischenergebnis	13
3.3.	Landesentwicklungsprogramm/Landesentwicklungsplan	13
3.4.	Zwischenergebnis	16
3.5.	Änderungsvoraussetzungen für den Landesentwicklungsplan	16
3.6.	Rechtsschutz gegen die Rechtsverordnungen (LEP FS)	17
3.7.	Ergebnis	18
4.	Der Planfeststellungsbeschluss zum BER vom 13. August 2004	19
4.1.	Die Grundzüge des Planfeststellungsbeschlusses	19
4.2.	Die Bestandskraft der Planrechtfertigung	21
4.3.	Ergebnis	22
5.	Die Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tegel	22
5.1.	Rücknahme/Modifizierung des Antrages vom 16. November 2001	23
5.2.	Antrag auf Wiederaufgreifen des Verfahrens	24
5.3.	Anspruch auf fehlerfreie Ermessensentscheidung	25
5.4.	Handlungsmöglichkeiten von Amts wegen	27
6.	Die Planfeststellung des Flughafens Berlin-Tegel	27
6.1.	Widmung und Planfeststellung	27
6.2.	Änderungsmöglichkeiten des Bescheides vom 2. Februar 2006	28
7.	Fazit	29

„FAZIT: Im Kern geht es um Fragen, die [nur] im Rahmen von (nachvollziehbaren) Verkehrsprognosen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu beantworten sind. Hierbei sollte im Vordergrund der Betrachtungen stehen, ob es einen Bedarf für zwei Flughafenstandorte in der Region Berlin – Brandenburg gibt und diese wirtschaftlich betrieben werden können. Im Hinblick auf das ungewisse Ereignis eines Vollastbetriebes des Flughafens BER wäre es zur Gewährleistung von Planungssicherheit für alle Beteiligten auch denkbar, zunächst in einem Moratorium die Frist von sechs Monaten zumindest mittelfristig zu erweitern, um die Wirtschaftlichkeit beider Standorte zu erproben oder um in diesem Zeitraum beispielsweise eine Kapazitätserweiterung des BER herbeizuführen. Eine Überprüfung des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung kann von Amts wegen herbeigeführt werden. Dies

*gilt auch für die bestandskräftigen Bescheide vom 29. Juli 2004 (Widerruf der Betriebsgenehmigung) und 2. Februar 2006 (Aufhebung der Planfeststellung). Hierbei sind auch die überörtlichen Interessen der Öffentlichkeit im gesamtstaatlichen Gefüge für den Bereich des Luftverkehrs sicherzustellen. **Als Grundlage für eine Überprüfung der Flughafenstandorte in der Region Berlin und Brandenburg auch parlamentarische Initiativen auf Bundes- und Landesebene in Betracht.***“ (S.29)

25. Der Wissenschaftlicher Dienst des Abgeordnetenhauses beantwortet die Frage „**Wie kann dieser Prozess durch eine Initiative aus dem Abgeordnetenhaus von Berlin eingeleitet werden?**“ wie folgt:

*„Dem Abgeordnetenhaus stehen die üblichen parlamentarischen Handlungs- und Kontrollmöglichkeiten offen. **So könnte in einem Parlamentsbeschluss der politische Wille zum Weiterbetrieb des Flughafens Tegel bekundet und der Senat aufgefordert werden, entsprechend tätig zu werden.** Der Gemeinsame Landesentwicklungsplan LEP FS könnte als Rechtsverordnung sogar durch das Parlament [- im Einvernehmen mit Bund und Brandenburg -] selbst im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens aufgehoben oder geändert werden (siehe §§ 32 Absatz 5 bzw. § 39 GO Abghs14).“ (S.6f)*

Es stellen sich also nur noch die Fragen, „ob es [im Rahmen von (nachvollziehbaren) Verkehrsprognosen] einen Bedarf für zwei Flughafenstandorte in der Region Berlin – Brandenburg gibt und diese wirtschaftlich betrieben werden können“!

Betriebs- und Volkswirtschaftliche Auswertung

26. Das von der AfD veröffentlichte „**Frontier-Gutachten**“, welches der Senat durch Beauftragung der besagten Gutachter widerlegen wollte, ging von folgender Grundüberlegung aus:

*„Sollte sich die Nachfrage gemäß unserem wahrscheinlichen Szenario entwickeln, ist nach der Schließung von Tegel eine Situation mit unzureichender Kapazität am BER nahezu sicher. **Bei dieser Betrachtung der Nachfrage auf jährlicher Basis übersieht man jedoch die Tatsache, dass Flughäfen (wie alle Netzwerke und Plattformen) so ausgelegt sein sollten, dass sie ausreichend Kapazität aufweisen, um den Flugverkehr in den „Spitzenstunden“ abwickeln zu können.** [...] Betrachtet man die Gesamtzahl der Flugbewegungen, so zeigen die Daten eine „Spitze“ bei den Flugbewegungen zwischen 09:00 und 10:00 Uhr vormittags und dann noch einmal zwischen 20:00 und 21:00 Uhr, wo hingegen der frühe Nachmittag relativ ruhig erscheint. Flughäfen müssen auch zu Spitzenzeiten genügend Kapazität bereitstellen können. **Dies beinhaltet die Kapazität der Start- und Landebahnen, Terminals, Gates, Fluggastbrücken und Vorfeldpositionen, aber auch die Kapazität an Check-in-Schaltern und Gepäckabfertigungsplätzen.***“ (S.95)

27. Der anerkannte **Flughafenplaner Faulenbach da Costa** führte am 10.07.17 beim Sonderausschuss des Brandenburger Landtages aus:

„Wenn wir nach dem planerischen, baulichen und finanziellen Desaster am BER ein **betriebliches Desaster verhindern** wollen, werden wir Tegel offenhalten müssen. [...]

In Tegel sollten künftig vor allem „Premium Carrier“ vertreten sein. Billigfluggesellschaften, die größere Flugzeuge einsetzen, müssten nach Schönefeld verwiesen werden. „Dann werden wir außerhalb des Flughafens Tegel kein Lärmproblem mehr haben“ [...]

Tegel müsse offenbleiben, weil am BER Kapazitätsengpässe zu erwarten sind [...], sagte der Sachverständige. Setze man einen Dienstleistungsstand voraus, wie ihn der Airline-Dachverband IATA in seinem „Level C“ verlangt, ist die Kapazität des künftigen Hauptstadt-Flughafens noch geringer als erwartet.“³⁴

28. Entgegen den Verlautbarungen von *Faulenbach da Costa* und dem Bundesverkehrsministerium (Siehe Punkt 23.) kommt Prof. *Beckers* laut Senat zu folgendem Urteil:

„Die Passagier- und Kapazitätsprognosen von Frontier Economics seien falsch. Maßgeblich für die Bewertung der Kapazität sei die mögliche Anzahl der Flugbewegungen (Starts und Landungen) von luftseitig zunächst 80 und später 90 Flugbewegungen pro Stunde über die zwei Bahnen des BER. Die landseitige Terminalstruktur könne bedarfsgerecht ausgebaut werden, so dass der Flughafen nach Inbetriebnahme [...] bedarfsgerecht operieren könne. Im Übrigen sei die Auslegung eines Flughafens auf Kapazitätsspitzen aus betriebs- und volkswirtschaftlicher Sicht grundsätzlich **nicht sinnvoll**.“³⁵

29. Bei Prof. *Beckers* selbst ist u.a. zu lesen:

„Die Ergebnisse zeigen [...] auf, dass **zu Spitzenlastzeiten nur geringe Kapazitätsreserven existieren**. Wir weisen in diesem Zusammenhang jedoch darauf hin, dass eine dauerhafte Vorhaltung von Kapazität, die über die Spitzenlastnachfrage hinausgeht, aus volkswirtschaftlicher Sicht auch ineffizient wäre.“ (S.11f)

30. In einem anderweitig von der AfD vom Senat für den heutigen Hauptausschuss angeforderten Bericht zum Thema „**Gesamter Erhaltungs- und Erweiterungs-Investitionsbedarf im Öffentlichen Bereich Berlins**“ (RN 0266 B)³⁶ heißt es:

„Die Herleitung des Investitionsbedarfs einer Volkswirtschaft hängt u. a. von der **Wahl des Bezugspunktes, des Nebeneinanders von Erhaltungs- und Erweiterungsinvestitionen, der Verteilung der öffentlichen Investitionen auf den Haushalt und die Beteiligungsunternehmen und vielen weiteren, methodischen und inhaltlichen Faktoren ab.**

[...] Zudem ergeben **unterschiedliche demografische Entwicklungen** (wachsende oder schrumpfende Regionen) einen **unterschiedlichen Bedarf an öffentlichen Investitionen**.

³⁴ „... 2020 könnten mehr als 15 Millionen Passagiere nicht zufriedenstellend abgefertigt werden, warnte er. Anders als oft dargestellt, müssten viele Fluggäste zudem mit **langen Wegen vom Bahnhof zum Terminal rechnen – 650 Meter in Schönefeld, bis zu 850 Meter zum neuen Terminalgebäude, das am BER entstehen soll.**“ Berliner Zeitung, 10.07.17, BER-Sonderausschuss Flughafenplaner spricht sich für Offenhaltung von Tegel aus: <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/ber-sonderausschuss-flughafenplaner-spricht-sich-fuer-offenhaltung-von-tegel-aus-27947814>

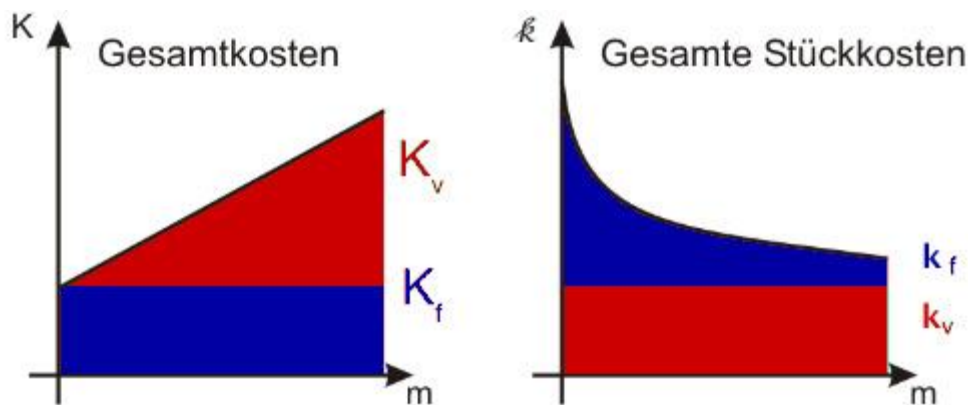
³⁵ http://www.berlin.de/sen/finanzen/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung_630224.php

³⁶ <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Hauptvorgang/h18-0266.B-v.pdf>

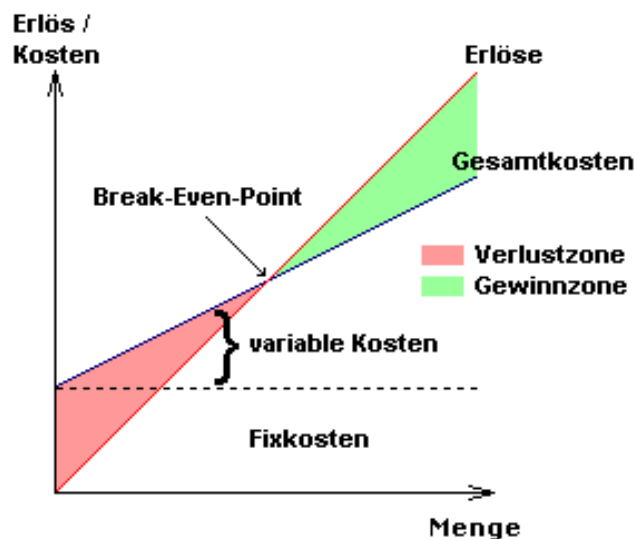
Zu beachten ist schließlich, dass der Investitionsbedarf in einigen Sektoren sprungfix ist, in anderen Bereichen durch Diskontinuitäten gekennzeichnet sein kann: Ersteres bedeutet, dass höhere Nutzungs- bzw. Nutzerzahlen zunächst durch vorhandene Kapazitäten aufgefangen werden können, beim Überschreiten von diskretionären Kapazitätsgrenzen dann aber einen Investitionsbedarf auslösen.“ (S.2)

31. Dies hatte die AfD in ihrem Fragen-Katalog mit erläutert:

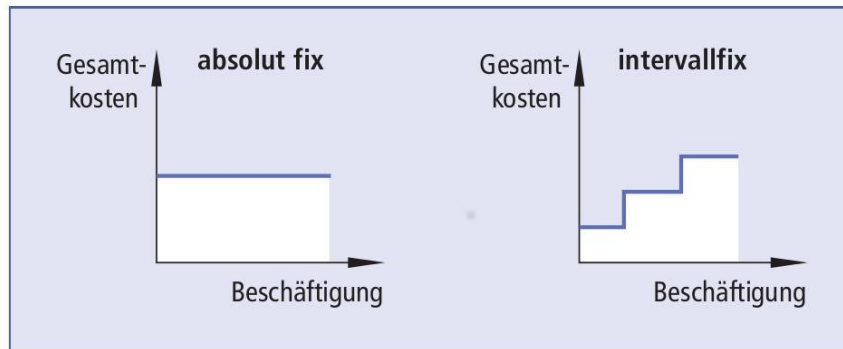
„Die Gesamtkosten K kumulieren sich dann gemäß einer produzierten Leistungsmenge m wie folgt. Der Zusammenhang hat zur Folge, dass die Durchschnittskosten innerhalb bestimmter Beschäftigungsintervalle fallend sind, also sogenannte Größendegressions-Effekte auftreten.“



Setzt man die Gesamtkostenkurve ins Verhältnis zur Erlösfunktion lässt sich erkennen, ab welcher Leistungsmenge Gewinne erwirtschaftet werden. Man nennt dies den Break-Even-Punkt.



[...] Das lässt sich auch mit dem Konzept von sprungfixen Kosten – also der Veränderung der Fixkosten entlang bestimmter Beschäftigungsintervalle – verbinden.



“ (S.8f)

32. Die entsprechenden Fragen dazu beantwortete der Senat wie folgt:

„Bezogen auf die Beschäftigung „Menge an Flugverkehr“ [und „Menge an Passagiere“] [...], wie hoch sind die Fix- und wie hoch die variablen Kosten? [...]

*Zu 4.: Als **Infrastrukturunternehmen** weist die FBB einen **hohen Fixkostenanteil** für Abschreibungen, Personalaufwand, Instandhaltungs- und Sicherheitsleistungen so-wie Versorgungsaufwand (Strom, etc.) auf.“ (S.2)*

Die variablen Kosten scheinen vernachlässigbar zu sein, da der Senat diese in seinen Antworten nicht expliziert.

*„Lässt sich ein **Break-Even-Punkt** definieren, ab welchem die FBB in die Gewinnzone kommt? Lässt sich dazu eine **Erlös- und Kostenkurve mit Darstellung der variablen und fixen Kosten** erstellen aus der ersichtlich wird, wo der Break-Even liegt? Bitte um Darstellung!*

*Zu 11.: **Das Erreichen des Break-Even-Punktes hängt stark vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) ab.** Weitere Informationen zum Break-Even-Punkt unterliegen dem **Betriebs- und Geschäftsgeheimnis** und können im Rahmen der Beantwortung dieses Fragenkatalogs deshalb nicht vertieft werden.“ (S.3)*

33. Aus den Punkten 26.-32. erschließt sich, dass bei Infrastrukturunternehmen, wie Flughäfen, ab einem bestimmten Kapazitätsbedarf bzw. sich abzeichnenden Kapazitätsentwicklungstrend, der sich anfangs meist als Spitzenkapazitäts-Engpass äußert, Erweiterungs-Investitionen vorgenommen müssen bzw. sollten, um keine künstlichen Knappheiten zu erzeugen.

34. Das dritte vom Senat vorgelegte (jedoch von der Flughafengesellschaft selbst) beauftragte Gutachten „Entwicklung des Berliner Luftfahrtmarktes, Studie von Stear Davies Gleace“ belegt, dass der **Anteil sogenannter Billigfluggesellschaften (Low Cost Carriern, LCC)** in Deutschland im Verhältnis zu anderen großen Europäischen Ländern noch gering ist. Es sei mit einer „Entwicklung in Richtung einer stärkeren Präsenz von LCCs [zu rechnen].“

35. Berlin im speziellen hat in Relation zu anderen deutschen Flughäfen einen hohen LCC-Anteil. Dies weist auf zwei Entwicklungspotentiale. **Berlin ist bei „Premium-Carriers“ stark unterentwickelt.** Gleichzeitig hat es im Rahmen des Deutschland-weiten Trends noch **erhebliche LCC-Entwicklungs-Potenziale.**
36. Das „Frontier-Gutachten“ argumentiert ähnlich dahingehend, dass in der Vergangenheit die Passagierzahlen immer viel zu niedrig prognostiziert wurden und aufgrund der dadurch entstanden Kapazitätsengpässe „Monopolisten“, wie Lufthansa, **Knappeitsrenten auf Kosten der allgemeinen Wohlfahrt** beziehen können.
37. Entsprechend argumentierte ein Ryanair-Vertreter bei einem Vortrag beim VBKI am 18.07.17³⁷, dass gerade im LC-Sektor sehr leicht **„durch Schaffung von Angebot Nachfrage generiert werden kann“**, wie die Entwicklung weltweit und die eigene Erfolgsgeschichte zeigt. Durch neue, bislang nicht existente Direktverbindungen werden ganz Fernmobilitätspotenziale geschaffen und der wirtschaftliche Austausch zwischen derart verbundenen Regionen kann an Fahrt aufnehmen.
38. In diesen Konstellationen stellt sich dann eher die Frage, ob die empfangenden Regionen den Ansturm in Form von Hotelbetten etc. überhaupt bewältigen können und ob die „Qualität“ der neuen Gäste ins Konzept der jeweiligen Entwicklungspläne passen.
39. Fluggast- und Wirtschaftsentwicklungen wie in der Metropolregion London seien auch in der Metropolregion Berlin-Brandenburg denkbar, sodass die Passagier-Prognosen der Flughafengesellschaft – wie in der Vergangenheit auch – viel zu gering ausfallen bzw. aufgrund der damit einhergehenden künstlichen Kapazitätsverknappung zu einer selbsterfüllenden Prophezeiung werden, weil die „organisch wachsenden LCCs“ sich halt andere Standorte für Nachfragehebung durch Angebotserhöhung suchen.
40. Der Parallelbetrieb TXL + BER böte nun die Möglichkeit beide Potenziale für Berlin zu heben und dadurch enorme BIP-Wachstumseffekte auszulösen.
41. Dabei kommt zugute, dass bei der Flughafenentgeltbestimmung das Kostendeckungsprinzip gilt und dadurch eine Preisspreizung zwischen TXL + BER herbeigeführt werden kann (TXL „teuer“, BER „billig“), wie auch Prof. Beckers eingesteht:

„[...] Flughäfen [dürfen] für die Nutzung des Aviation-Bereichs von den Fluggesellschaften Entgelte erheben, die sich an den Kosten zu orientieren haben [...].“ (S.15)

42. Aufgrund des – wie vom Senat dargestellten - hohen Fixkostenanteils bei den Flughäfen der FBB führen steigende „Beschäftigungen“ zu sinkenden Durchschnittskosten und zu steigenden Deckungsbeiträgen bzw. Gewinnen.

³⁷ <https://www.vbki.de/lasst-tegel-offen>

43. TXL würde auch BER in der Gesamtbetrachtung auch keine Passagiere „wegnehmen“, sondern ganz im Gegenteil, würden am BER Potenziale frei, die die LCCs für ihre Wachstumsstrategien nutzen können.
44. Auf der anderen Seite nutzen Geschäftsleute und Staatsgäste TXL - höher bepreist – bequem und in Innenstadt-Taxi-Reichweite als Tor zur Hauptstadt.
45. Aufgrund der dann bestehenden sehr hohen Spitzenzeiten-Kapazitäten, die vier Startbahnen mit sich bringen, ließen sich insgesamt viel mehr Direktverbindungen erschließen, insbesondere auch nach Übersee.
46. Dies würde die Metropol-Region Berlin-Brandenburg enorm aufwerten und in die Liga der europäischen „Premium-Geschäftsstandorte“, wie München oder London, erheben.
47. Im Übrigen würde ein Parallelbetrieb von TXL+ BER die Lärmbelastung „besser“ verteilen, weil es in Tegel viel weniger Lärm gäbe als jetzt und in Schönefeld viel weniger als erwartet.
48. Die Offenhaltung Tegels würde also enorme positive volkswirtschaftliche Effekte für Berlin mit sich bringen. Zum einen durch den Erhalt der 20.000 mit Tegel verbundenen Arbeitsplätze in Berlin und die weitreichenden Effekte eines Geschäfts-Premium-Standortes Berlin. Zum anderen durch die Investitionstätigkeit an sich (Flughafen und Lärmschutz).
49. Dabei ist es wichtig hervorzuheben, das TXL und Urban-Tech-Republic sich nicht ausschließen, da diese auch an anderen Standorten in Berlin realisiert werden kann.
50. Die BIP-Effekte der Urban-Tech-Republic und von TXL könnten also sogar kumulativ entfaltet werden.

51. Zur Erinnerung, die Behauptung des Senats in der **Amtlichen Information zum Volksentscheid**³⁸ lautet:

„Rund 100 Millionen Euro jährlich für einen unwirtschaftlichen Flughafenbetrieb.³⁹ [...] Diesen Ausgaben stünden aber keine Mehrerlöse gegenüber, da die Passagierzahlen sich nicht erhöhen, sondern sich lediglich auf zwei Flughäfen verteilen. [...] [H.d.V.]“ (S.15)

➤ **Dies ist nicht haltbar bzw. schlichtweg FALSCH!**

³⁸ über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ (TXL), https://www.wahlen-berlin.de/abstimmungen/VE2017_Tegel/amtlicheInformationen_VE_17_03b.pdf

³⁹ „Bei einer Offenhaltung von Tegel mit rund 50 Prozent des heutigen Passagieraufkommens, d.h d.h. ca. 10 Millionen Passagiere pro Jahr, werden die jährlichen Mehrbelastungen auf rund 100 Millionen Euro geschätzt.“

KONSEQUENZ:

Der Senat muss seine Falschbehauptungen in der Amtlichen Mitteilung, seinen Briefen und Webseiten-Darlegungen zurücknehmen und öffentlich richtigstellen!

Um nach erfolgreicher Tegel-Abstimmung die weitere Entwicklung eines effizienten Luftverkehrssystems für die Metropolenregion Berlin/Brandenburg " politisch einvernehmlich zu initialisieren bedarf es ein eines Sonderausschusses!

Faktisch hat Finanzsenator *Kollatz-Ahnen* seinen Fehler öffentlich auch bereits eingestanden, denn im Protokoll des letzten Plenums ist nachzulesen:

Frage:

„**Dr. Kristin Brinker (AfD):**

„[...] Am 7. Juli 2017 fand eine Pressekonferenz der Flughafengesellschaft im Anschluss an deren Aufsichtsratssitzung statt. „Bild“ und „BZ“ berichteten daraufhin von einem von der Flughafengesellschaft in Auftrag gegebenen Gutachten von PwC, wonach Tegel sowohl mit 21 Millionen Passagieren als auch mit 11 Millionen Passagieren profitabel sei, also schwarze Zahlen schreiben würde. **Hält es der Senat nicht für notwendig, die Öffentlichkeit allumfassend zu informieren, damit sich gerade im Vorfeld einer Volksabstimmung die Bürger auch umfassend informieren können?**“

Antwort:

„**Senator Dr. Matthias Kollatz-Ahnen** (Senatsverwaltung für Finanzen):

„[...] [H]eute [ist] gesagt worden [...], man denke an einen **kleinen Flughafen eher für Geschäftsflüge oder vielleicht auch für die Bundesregierung** [...]. [...] Zu dem Thema haben sich mehrere Experten geäußert. Einer, der sicherlich überhaupt nicht in Rede steht, den Senatspositionen besonders nahezustehen, ist ein gewisser Herr Faulenbach. [...] Der hat z. B. in einer Anhörung in Brandenburg gesagt: Ja, wenn man Tegel offen hält, bedeutet das, dass man dort etwas hat, was mit durchaus deutlich höheren Flughafengebühren abläuft als das, was wir heute in Tegel haben. Und **wenn man in Tegel die Fluggebühren verdoppelt oder verdreifacht, dann ist es natürlich so, dass man [...] eine Wirtschaftlichkeit darstellen kann.**“⁴⁰

Entsprechend reagierte der Bundesverkehrsminister gestern Abend:

Süddeutsche: »Dobrindt widerspricht der Kanzlerin im Streit um Tegel«⁴¹

AfD wirkt ...

⁴⁰ S.1390f; <https://www.parlament-berlin.de/ados/18/IIIPlen/protokoll/plen18-014-pp.pdf>

⁴¹ Süddeutsche Zeitung, 19.09.17, **Dobrindt widerspricht der Kanzlerin im Streit um Tegel**; <http://www.sueddeutsche.de/politik/berlin-dobrindt-widerspricht-der-kanzlerin-im-streit-um-tegel-1.3673693>