AfD | FRAKTION BERLIN

Der BER – Viel zu spät, viel zu teuer, aber vor allem: zu klein!

Sondervotum der AfD-Fraktion zum zweiten Untersuchungsausschuss BER der 18. Wahlperiode

AfD | FRAKTION BERLIN

[redacted]

DEUTSCHE BANK AG
FILIALE BERLIN
UNTER DEN LINDEN 13/15
10117 BERLIN
TEL. 030/3407-2260
FAX 030/3407-2103

5. Nov. 2003

Herrn
[redacted]

Sehr geehrter Herr [redacted]

vielen Dank für Ihren Brief vom 29. Okt. dieses Jahres.
Zum Thema Flughafen noch folgenden Standpunkt:

- Mit der Deutschen Bank hat das alles nichts zu tun. Wir sind an der Finanzierung nicht beteiligt, zumal ja auch viele Fragen noch offen sind.

- Wir hatten ein privatwirtschaftliches Projekt Sperenberg als Drehkreuz fertig, an dem sich unter unserer Führung die Großunternehmen Deutschlands, wie Siemens, Daimler, Lufthansa und Großbanken beteiligt hätten. Bereits heute wären die ersten Flugzeuge gelandet.
  Vorausgegangen war eine Analyse der 10 größten Drehscheiben hinsichtlich Aufwand/Nutzen, Beschäftigung und Steueraufkommen.

  Nach der gescheiterten Landesehe Berlin/Brandenburg wurde das Projekt durch Bund und Land (Wissmann, Diepgen) aus politischen Gründen abgelehnt und man entschied sich für Schönefeld. Brandenburg war da allein zu schwach. Damit begann die Flickschusterei.

- Schönefeld kann kein Drehkreuz werden. Höchstens ein größerer Flughafen. Auch eine Vernetzung in Berlin oder mit Leipzig löst das Problem nicht, auch wenn man da noch vieles verbessern könnte und sollte. Bereits heute ist diese Situation für die Region ein Standortnachteil, der Arbeitsplätze und Steueraufkommen kostet. Deshalb bin ich für schnelle Lösungen. Die nördliche europäische Halbkugel wird ein Drehkreuz bekommen, aber wahrscheinlich wohl nicht mehr Deutschland.

Mit freundlichen Grüssen

[redacted]

INHALT

Vorwort 4
Kernaussagen des Sondervotums 8

1. BER: der falsche Standort 10
1.1 Die Munitionsaltlasten 13
1.2 Das Grundwasserproblem 22

2. Berlin: Hauptstadt der Billigfliegerei 31
2.1 Von sechs Start- und Landebahnen auf zwei 31
2.2 Exkurs: Analyse des Sommerflugplans 2019 32
2.3 Exkurs: „BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal“ als frühe Warnung 34
2.4 Kostbarste Slots an Billigflieger abgegeben 40

3. Die Kapazitätsprobleme des BER 42
3.1 Die Frontier-Analyse „Tegel Offen Halten“ 46
3.2 Exkurs: Kapazitätsproblem am BER-Bahnhof 49

4. Tegel: Getäuschte Bürger 51
4.1 Die Schließung des Flughafens Tegel: missachteter Wählerwille 51
4.2 Das PwC-Gutachten: Flughafen Tegel selbst im Teilbetrieb rentabel 53
4.3 Die Chance auf eine Tegel-Privatisierung wurde verschenkt 58
4.4 Tegel als Sicherheitsreserve im Berliner Luftverkehrssystem 60

5. Eine T-Party am BER: selbstgemachtes Chaos durch bauliche Planänderungen 62

5.1 Kostentreibendes Betonmanagement: T1, T2, T3, T4 und T5 62

5.2 Ständige Änderungsanforderungen an Meinhard von Gerkan 65

6. Das Versagen des Aufsichtsrats und der Gesellschafter 69

6.1 Strukturelle Defizite bei der Überwachung des Aufsichtsrates 69

6.2 „Ich kann Ihnen nicht genau sagen, wie viel das Projekt im Augenblick kostet“ 75

6.3 Die finanzielle Lage der FBB und der gestutzte Geschäftsbericht von 2019 81

7. Die Steuerzahler sollen für die Politikfehler geradestehen 96

7.1 „Zur Sanierung braucht man ein Sanierungskonzept“ 98

7.2 „Ein Finanzbedarf von 3 bis 4 Milliarden“ 103

8. Fazit: Vor dem Wahltag Farbe bekennen! 106

8.1 Berlin-Wahl 2016: Die Wahrheit kam erst nach dem Wahltag ans Licht 106

8.2 Mut zur Wahrheit: Entschuldung der FBB 107

9. Anhang 109

9.1 Anlagen 1 und 2 109

9.2 Abkürzungsverzeichnis 114

Ohne Pandemie würde der BER sofort im Chaos versinken.“

Hans Rudolf Wöhrl am 29. Oktober 2020



Frank-Christian Hansel MdA

Obmann der AfD-Fraktion im Untersuchungsausschuss, Parlamentarischer Geschäftsführer der AfD-Fraktion

Unser Bericht wird erst in der Zukunft seine eigentliche politische Relevanz erfahren und ist insofern mehr ein Dokument, das erst in der kommenden Legislaturperiode volle Aussagekraft entfalten und verständige Leser finden wird. Denn erst 2022, 2023 und 2024 wird das Ergebnis unseres Untersuchungsergebnisses deutlich und offen zutage treten, nämlich **dass der Flughafen BER zu klein geraten ist, um die Nachfrage nach Luftverkehr von und zur Hauptstadt- und Metropolregion Berlin-Brandenburg in der Zukunft bequem und angemessen befriedigen zu können.**

Unser Mantra, der Hauptstadtflughafen BER kommt nicht nur viel zu spät und viel zu teuer, sondern ist zu klein geplant und gebaut, wurde durch den Nachfragezusammenbruch nach Flugreisen im Kontext der Corona-Krise bzw. der politischen Reaktion auf sie, vollständig überlagert.

Die allzu verspätete Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020 konnte durch das beinahe komplette Erliegen des Flugverkehrs durch die politisch verordneten Lockdowns stattfinden, ohne dass es zu dem erwartbaren Chaos gekommen wäre, wenn der Terminal 1 unter normalen Bedingungen gestartet wäre. Die Evidenz der Überlastung am Tag eins der Inbetriebnahme fand nicht statt. Die Überlastung und das operative Chaos am BER Flughafen wird allerdings kommen, wenn sich der Menschheitstraum vom Fliegen nach Corona erneut Bahn bricht, und sowohl die Menschen aus aller Welt als auch die reiselustigen Berliner – also die Hauptstädter des Tourismusweltmeisterlandes Deutschland – wieder in die Luft abheben werden.

Die AfD-Fraktion wollte anstatt eines Untersuchungsausschusses eigentlich einen *„Sonderausschuss für ein nachfragerechtes Flughafensystem in der Metropolregion Berlin-Brandenburg unter Einschluss von BER und TXL“*, um mit Experten die aus unserer Sicht verfehlte Flughafenpolitik des Senats parlamentarisch zu begleiten und um Auswege aus dem Dilemma eines zu kleinen Hauptstadtflughafens zu erarbeiten, wenn der Flughafen Berlin-Tegel als komplementäres Übergangsangebot bis zur notwendigen Kapazitätserweiterung des Hauptstadtflughafens BER durch den Senatsbeschluss, Tegel zu schließen, wegfallen würde.

Viel wichtiger für die AfD-Hauptstadtfraktion war und ist die tatsächliche Realisierung eines angemessenen und zukunftsfesten Flughafensystems für Berlin als eine rückwärtsgewandte Nachschau im Rahmen eines 2. Untersuchungsausschusses, der ohnehin politisch folgenlos bliebe. Denn nach wie vor gibt es keinerlei politische Haftung für Managementfehler der Politik. Ohne Sanktionsmöglichkeiten mit Bezug auf Steuerverschwendung von Amtsträgern bleibt ein Untersuchungsausschuss ein stumpfes, weil letztlich im Sinne der Haftung folgenloses Schwert.

Dennoch haben wir dem Untersuchungsausschuss zugestimmt und als erste Fraktion fristgerecht entsprechende Beweisbeschlüsse eingebracht, die dann von CDU und FDP übernommen wurden. Dir AfD-Fraktion hat sich vor allem von dem Erkenntnisinteresse zur Schlüsselfrage leiten lassen, wie es dazu kommen konnte, dass der BER zu klein realisiert wurde und die Berliner hinsichtlich des Volksentscheids zum Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel vom Senat hinters Licht geführt wurden.

Da die AfD-Fraktion als einzige der in der 18. Legislaturperiode im Berliner Abgeordnetenhaus vertretenen sechs Fraktionen im Gesamtbetrachtungszeitraum von 30 Jahren von der ersten Planung bis zur Inbetriebnahme keine Verantwortung im Rahmen der Realisierung des BER trug, konnten wir ohne jede Scham ans Werk gehen ohne dabei politische Rücksichten auf involviertes Personal nehmen zu müssen. Das unterscheidet unsere Herangehensweise von den anderen Fraktionen erheblich, denen es im Wesentlichen darum gehen musste, in den diversen Mitregierungsphasen vom eigenen Versagen abzulenken.

Während es der Koalition im Untersuchungsausschuss wesentlich darum ging, den mit den aufgrund der diversen Fertigstellungsterminverschiebungen erforderlich gewordenen Nacharbeiten betrauten Unternehmen Versäumnisse und Fehler nachzuweisen, legten wir den Fokus auf die tatsächlich im politischen Raum zu verortenden Grundfehler des Projekts, die bereits im 1. Untersuchungsausschuss der Vorlegislaturperiode festgemacht werden konnten und auf den daher des Öfteren noch systematisch Bezug genommen wird.

Denn auf die erste politische Fehlentscheidung, die falsche Standortwahl, folgten sachlogisch – wie in der Einleitung nochmals die unglückliche Entwicklungslinie des Projekts in Erinnerung gerufen wird – die nächsten bis hin zu dem Punkt, an dem das Projekt so verkorkst war, dass ein Reset mit verbundenem Neustart weder wirtschaftlich noch politisch durchhaltbar erschien. Da hieß es nur noch, Augen zu und durch – koste es, was es wolle.

Den Versuch der Koalition, das finanzielle und infrastrukturelle BER-Drama, das die Politik zu verantworten hat, im Nachgang im Wesentlichen den am Bau beteiligten Unternehmen zuzuschieben, lassen wir ihr, aber auch CDU und FDP nicht durchgehen!

Die AfD-Fraktion hat sich daher in ihrem Sondervotum auf folgende Punkte des Untersuchungsauftrages konzentriert:

- **Finanzierung**
- **Kapazitätsplanung/Kapazitätserweiterung**
- **Inbetriebnahme/Verschiebungen**
- **Personal/Aufsichtsrat/Kontrollfunktionen des Landes Berlin**

Mit dem sprichwörtlichen Mut zur Wahrheit zeigen wir schonungslos die Fehlentwicklungen auf, die mit dem verkorksten BER Hauptstadtflughafen dazu geführt haben, dass die Große Koalition von SPD und CDU und Rot-Rot-Grün der Hauptstadt- und Metropolregion Berlin-Brandenburg künftige Entwicklungs- und Wachstumschancen genommen haben.

Die Leser unseres Sondervotums sollen wissen, wer für diese 30 Jahre Planungs- und Bau-Odyssee politisch die Verantwortung trägt bzw. tragen müsste.

Am Ende ist es der Leser – als Wähler, der alleine sanktionieren kann: Durch Abwahl der politisch Verantwortlichen.

Kernaussagen des Sondervotums

- Planung und Bau des neuen Großflughafens stellen einen 30-jährigen Berliner Politikskandal dar. Das Versagen begann bereits in den 1990-er Jahren mit der Standortwahl. Berlins Landespolitik hat neben dem Bund einen entscheidenden Anteil daran, dass mit Schönefeld ein Standort ausgewählt wurde, der keinen 24-Stunden-Flugbetrieb zulässt. Ein Berliner Luftfahrtdrehkreuz war damit obsolet (S. 7 ff.).
- Als ehemaliger Rüstungsstandort hat Schönefeld massive Munitionsaltlasten (S. 9 ff.).
- Der Standort Schönefeld weist problematische hydrogeologische Besonderheiten auf (S. 16 ff. und Anlage1, Gutachten Hydrosond).
- Hauptverantwortlich für die Kostenexplosion beim Hauptstadtflughafen BER und für die späte Eröffnung waren weniger die Unternehmen, die am Bau beteiligt waren, als vielmehr von Anfang an politische Entscheidungen der Aufsichtsräte der Gesellschafter der drei öffentlichen Hände Berlin, Brandenburg und Bund (Kap. V und VI).
- Berlin wurde zur Hochburg der Billigfliegerei. Dies bringt zwar Passagierrekorde, aber keine Gewinne, sondern vielmehr permanente Verluste (S. 21 ff.).
- Der BER ist von Anfang an zu klein konzipiert und wird die künftige Nachfrage nach Luftverkehr von und zur Hauptstadt- und Metropolregion Berlin-Brandenburg nicht bequem und angemessen befriedigen können (Kap. III).

- Durch die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel ist der Luftfahrtstandort Berlin auf Gedeih und Verderb auf den politisch so gewollten Single-Airport BER angewiesen, der dem künftigen Nach-Corona-Passagierwachstum kapazitätsmäßig nicht gewachsen sein wird! (Kap. IV).
- Der Senat hat im Rahmen seiner Stellungnahme zum Volksentscheid wesentliche Zahlen und Fakten verzerrt oder weggelassen und das PwC-Gutachten, das zu anderen Entscheidungen hätte führen können, unter Verschluss gehalten. Die Missachtung des Wählerwillens beim positiven Volksentscheid zur Offenhaltung des Flughafens TXL hat der Demokratie geschadet und die Politikverdrossenheit zusätzlich gefördert (S. 36 f.).
- Die Schließung von TXL ist ein unwiderruflicher Verlust an dringend erforderlicher Infrastruktur. Der Parallelbetrieb zum BER war trotz gegenteiliger Verlautbarungen des Senats wirtschaftlich möglich! Die Schließung führt auch zu einem volkswirtschaftlichen Schaden durch Berlin entgehender Stadtrendite (Kap. III und IV).
- Die prekäre Finanzlage der FBB GmbH kann nur durch eine radikale Entschuldung auf Basis eines umsetzbaren Sanierungskonzeptes behoben werden, die der amtierende Senat zu verantworten hat und die er VOR den Wahlen auf den Weg bringen muss (Kap. VI).

1. BER: der falsche Standort

Am **19. Januar 1990** vereinbarten die Vorstände der deutschen Fluggesellschaft Lufthansa und der staatlichen Fluggesellschaft der ehemaligen DDR Interflug, Heinz Ruhnau und Klaus Henkes, *„die Bildung einer Vertragsgemeinschaft und die Vorbereitungen für den Bau eines neuen Großflughafens für die Region Berlin-Brandenburg“. Dazu beschloss am* **12. Juli 1990** *„eine deutsch-deutsche Arbeitsgruppe Berliner Flughäfen, die Suche nach einem Standort für einen neuen Flughafen einzuleiten.“*[1]

Im **Mai 1991** gab der damalige Umweltminister des Landes Brandenburg, Matthias Platzeck, bekannt, dass sich *„Berlin und Brandenburg einig seien, Schönefeld-Süd, die Genshagener Heide und Sperenberg in die engere Wahl zu ziehen.“* [2]

Nach Angaben des damaligen brandenburgischen Verkehrsministers Jochen Wolf sollte das Raumordnungsverfahren **1991** eröffnet werden3. Am **28. Dezember 1991** sprachen sich die Fachleute der Berliner CDU für den Standort Schönefeld-Süd aus4. Im **Januar 1992** beschlossen dann *„die Umwelt- und Verkehrsminister Berlins und Brandenburgs, dass die Entscheidung über den Standort für den BBI im* **Frühjahr 1993** *fallen solle.“*[5] Das Raumordnungsverfahren wurde dann im **Februar 1994** eröffnet.

---

1 *Hans von Przychowski, Fehlstart oder Bruchlandung: Zehn Jahre Berlin-Brandenburger Flughafenpolitik 1990 – 2000, Berlin 2001, Seite 136.*

2 *Ebd.*

3 *Vgl. ebd.*

4 *Vgl. a. a. O., S. 136.*

5 *A. a. O., S. 137.*

Zum Ergebnis des Raumordnungsverfahrens stellte in der 17. Wahlperiode der 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin in seinem Abschlussbericht folgendes fest:

> *In der Frage, welches der geeignete Single-Standort für den Flughafenneubau sei, wurden Jüterbog-Ost und Sperenberg gleichrangig beurteilt. Beide Standorte seien grundsätzlich für die Errichtung und den Betrieb des Flughafens geeignet. Der Standort Schönefeld hingegen wurde aus landesplanerischer Sicht abgelehnt. Grund hierfür war vor allem die hohe Lärmbelastung sowie die Tatsache, dass Schönefeld als stadtnaher Standort dem Grundsatz der Dezentralen Konzentration widerspreche."* [6]

Am **7. November 1994** warf Berlins damaliger Wirtschaftssenator Norbert Meißner (SPD) *„dem Regierenden Bürgermeister Diepgen vor, er gefährde mit seinem Plädoyer für Schönefeld das gesamte Projekt BBI."*[7] Zwei Jahre später, im Jahr **1996** legten sich dann die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund im sogenannten Konsensbeschluss auf Schönefeld als Standort fest.

Der Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin enthält auch Einschätzungen von Zeugen, welche Rolle die damalige Bundesregierung auf dem Weg zum sogenannten Konsensbeschluss hatte. Im Abschlussbericht heißt es:

> *Die Bundesregierung positionierte sich zugunsten des Standortes Schönefeld. Ohne sich in der Frage der Eignung der beiden Standorte festzulegen, problematisierte der Bund von Anfang an die Finanzierung des Standortes Sperenberg. Dies betraf insbesondere die Kosten der Verkehrsanbindung. Die Zeugen Diepgen und Böger erklärten das mangelnde finanzielle Engagement des Bundes damit, dass die Bundesregierung kein starkes Interesse daran hatte, ein Luftverkehrsdrehkreuz zu schaffen, das in Konkurrenz zu den Flughäfen Frankfurt und München treten konnte. Dies sei wiederum auf die Einflussnahme durch die Lufthansa zurückzuführen, die sich mit einem Engagement in Berlin zurückhielt."* [8]

---

6 *Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/3000 Band I, Seite 57*

7 *A. a. O., S. 139.*

8 *Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/3000 Band I, S. 59.*

SEITE 12

Wörtlich sagte der ZEUGE **KLAUS BÖGER** bei seiner Befragung durch den 1. Untersuchungsausschuss:

> *Ich glaube, dass relativ klar der Bund gesagt hat: Wir bezahlen nicht die Anbindung, das ist zu teuer. Ich glaube, dass dahinter, das wusste ich vielleicht damals nicht so genau, aber heute glaube ich, dass es ziemlich sicher ist, dass dahinter auch eine Prioritätenentscheidung stand dergestalt, dass Frankfurt einerseits und München andererseits parallel ausgebaut als Umsteigeflughafen für Deutschland ausreichen und dass sich insbesondere die Lufthansa entsprechend vereinbart hatte, es gab und gibt natürlich immer Verbindungen zwischen Lufthansa und Bundesverkehrsministerium, dass man das deutlich gemacht hat." –Der Bund, der argumentiert hat: Wir können das nicht finanzieren, hat im gleichen Mai 1996 eine Finanzierungszusage für den Transrapid von Berlin nach Hamburg gegeben. Also kann unbedingt die Frage der Finanzierung nicht ganz den Ausschlag gegeben haben. […] Daraus schlussfolgere ich, dass das Argument, zu sagen: Wir können nicht die Anbindung Sperenberg leisten, nicht ein Argument ist, das sozusagen objektiv bestand, sondern eben aus der regionalpolitischen Perspektive, dass man nicht wollte, dass dort ein solcher Flughafen entsteht mit einer Perspektive, dass er sich zu einem Hub entwickeln könnte, weil das den übrigen Entscheidungen für Frankfurt und München zuwider sprach."* [9]

Ähnlich äußerte sich der ZEUGE **EBERHARD DIEPGEN:**

> *Wir waren natürlich in der Konkurrenz. Die Konkurrenz war in Deutschland zu Frankfurt, zu München, zu Düsseldorf. Ich darf darauf hinweisen, dass damals der Billigflieger noch nicht in dem Maße entdeckt worden war. Und wir mussten uns dabei ja auch ein wenig auseinandersetzen mit dem, was die Lufthansa an Politik betrieben hat. Ein Vertreter der Lufthansa wird jetzt das, was ich hier sage, mit Abscheu zurückweisen – will ich Sie gleich drauf hinweisen. Aber trotz der Tatsache, so meine Einschätzung, dass die Lufthansa immer behauptet hat, sie sei mit allem, mit Herz und Blut für Sperenberg und einen großen Flughafen: Das entsprach nicht in Wirklichkeit ihrer Interessenlage. Sie hatte die Verantwortung in München, in Frankfurt, sie hatte die Verantwortung auch vor dem Hintergrund des Flugverkehrsaufkommens in Düsseldorf. Sie hatte die Einbindung in ihre internationalen Vereinbarungen mit anderen Fluggesellschaften."* [10]

---

9 *Ebd. S.59.*

10 *Ebd. S.59.*

Die politische Festlegung auf den kompliziertesten und kostenintensivsten Standort durch den Konsensbeschluss von 1996 führte schließlich zwangsläufig dazu, dass ein mögliches zweites Luftfahrtdrehkreuz Deutschlands an den alternativen Standorten Sperenberg oder Jüterbog nicht realisiert werden konnte. Von dieser fachlich falschen Entscheidung profitierte München. Da der Standort Schönefeld wegen des Nachtflugverbots auch für den Frachtflugverkehr ungünstige Bedingungen bietet, war auch die Entscheidung des Logistikkonzerns DHL für den Flughafen Halle/Leipzig nahezu programmiert.

1.1 Die Munitionsaltlasten

Ein Jahr vor der Eröffnung des BER wurde am 29.11.2019 am Flughafen Schönefeld *„bei Bauarbeiten eine 250-Kilo-Weltkriegsbombe entdeckt […] Die Weltkriegsbombe sei bei Bauarbeiten an einem Rollweg entdeckt worden. Danach wurde sofort der Betrieb eingestellt […].“*[11]

Anlässlich dieses Vorfalls wurde Flughafenchef Lütke Daldrup im BER-Untersuchungsausschuss befragt:

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *„Völlig klar. – Ich würde gerne noch mal bei Altlasten bleiben, allerdings nicht die finanziellen, sondern in Bezug auf die Flugsicherheit. Am 29. November 2019 wurde am Flughafen Schönefeld eine 250-kg-Bombe aus dem Zweiten Weltkrieg gefunden und erfolgreich entschärft. Gab es schon mehrere Bombenfunde auf dem Flughafengelände? Oder grenzen wir die Frage mal ein: Wie viele Bomben und Munitionskörper wurden in Ihrer Zeit als Geschäftsführer geborgen und entschärft? Haben Sie da eine gewisse Vorstellung?“*

---

11 „taz“ vom 2.12.2019.

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

Ich kann Ihnen das wohl nicht beantworten. Den spektakulären Fall, den Sie ansprechen, kenne ich sehr gut, weil wir da auch den Flugbetrieb natürlich im Blick hatten. Wir haben in Schönefeld eine Altlastensituation, die auf die Henschel-Flugzeugwerke des Zweiten Weltkrieges zurückgeht. In den Flugzeugwerken der Firma Henschel sind bereits Flugzeuge gebaut worden, die sogar schon im Spanischen Bürgerkrieg eingesetzt wurden, also Mitte der Dreißigerjahre. Es gab in dem Bereich auch Arbeitslager, wie wir wissen. Wir lassen gerade unsere Historie in dem Bereich auch wissenschaftlich-historisch aufarbeiten, weil das ein Teil der Geschichte ist, den man nicht negieren darf, und der uns auch immer wieder begegnet. Bei jeder Baumaßnahme, die wir dort durchführen, finden wir zugeschobene Keller und finden wir manchmal auch Bomben. Das war auch ein Gegenstand von Bombardements, weil die Flugzeugproduktion ein militärisches Ziel war. Das heißt, wir machen immer, wenn wir Baumaßnahmen durchführen, Altlastenerkundungen und finden auch immer was. Aber große Bomben – das ist die einzige, von der ich in meiner Geschäftstätigkeit Kenntnis bekommen habe, aber man hat auch alles möglich anderes während der Zeit gefunden, das weiß ich.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Hat der Flughafen eine im Land Brandenburg übliche Munitionsfreiheitsbescheinigung? Zur Erklärung: Im Land Brandenburg gibt es nur dann eine Baugenehmigung, wenn eine Munitionsfreiheitsbescheinigung vorliegt.“

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

Das kann ich Ihnen nicht im Detail beantworten. Ich weiß nur, dass wir bei Baumaßnahmen, die wir durchgeführt haben, teilweise mit dieser Thematik noch mal befasst waren. Wahrscheinlich ging es um die Bescheinigung, aber ich kann das nicht im Detail sagen.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„Wie ist die Versicherungssituation auf dem Flughafen, falls ein Flugzeug durch einen punktuellen Kontakt mit einer Weltkriegsbombe mal – – Wenn da mal was passieren sollte?“

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

„Das weiß ich im Detail nicht, aber wir haben relativ umfassende Versicherungen.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„Das ist schön, dass Sie die Thematik der Henschel-Werke angesprochen haben, weil ich hier ein Schreiben vom damaligen Chef der Interflug vom 08.11.88 habe – lange vor unserer Zeit hier in Berlin –, der das katastrophale Ausmaß der Munitionsverseuchung auf dem Flughafen Schönefeld beschreibt. Da wurde im Juni/Juli/August 88 wahnsinnig viel gefunden. Sie sagten selber, da ist latent einiges im Boden. Wie gehen Sie damit um? Was machen Sie mit dieser – –“

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

„Soweit ich mich erinnern kann, haben wir für den neuen BER eine komplette Sondierung durchgeführt. Die Kriegseinwirkungen haben sich im Wesentlichen nicht auf Neubaufeld des BER bezogen, sondern auf die Altbausubstanz in Schönefeld, und zwar den Altbaubestand der Henschel-Werke. Wir machen das nach den Regeln, die es gibt. Wenn es Sondierung erforderlich sind, machen wir die natürlich, wir machen sowieso Altlastensondierungen, vor allem auch vor dem Hintergrund, dass wir häufig kontaminierte Böden antreffen. Ich weiß aus den Schönefelder Baumaßnahmen, dass ein erheblicher Kostenfaktor immer durch kontaminierte Böden entsteht, und deshalb machen wir umfassende Altlastensondierungen.

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

> *Wir haben im Bereich der Ramp 2, wo der Bund bauen wird, ein bekanntes Tanklager, das wir sanierungsmäßig zurzeit vorbereiten. Wir sind da in den Themen der Sondierung und Eruierung der Vergangenheitstatbestände ziemlich intensiv unterwegs, weil wir die Problematik sehr gut kennen.“*[12]

Die unklare Antwort des Zeugen auf die Frage nach der Munitionsfreiheitsbescheinigung offenbart, dass die Flughafengesellschaft dieses Thema möglichst unter Verschluss halten möchte und mit der Problematik fahrlässig umgeht.

Auf faktisch jedem Quadratmeter wurde Munition gefunden

Bis zum Ende des 2. Weltkrieges war die Rüstungsindustrie mit den Henschelwerken in Schönefeld angesiedelt. Damit gab es dort einen konzentrierten Beschuss und Bombardements seitens der Alliierten sowie Flakabwehrstellungen. Seitdem *„schlummern“* im Boden dieses Flughafens zehntausende Munitionskörper, so genannte Blindgänger, die jederzeit detonieren könnten. Um diese Altlasten wissend versuchte die staatliche Fluggesellschaft der ehemaligen DDR, Interflug, die Munitionskörper auf dem Flughafen Schönefeld bis Ende der 80-er Jahre zu beräumen. Der damit befasste Stab kam zu dem Schluss, dass in diesem Fall der gesamte Flughafen geschlossen und die Munition Schicht für Schicht vor Ort unschädlich gemacht werden müsste. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt, der Flughafen nicht geschlossen und die Munition nicht beräumt.

Auch nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 und der Liquidation der Interflug wurde der Flughafen weder geschlossen noch die Munition flächendeckend beräumt. Spätestens vor dem Baubeginn des neuen Hauptstadtflughafens hätte dies jedoch geschehen müssen. Das Baurecht des Landes Brandenburg sieht vor, dass jedes Bauvorhaben eine Munitionsfreiheits-bescheinigung benötigt. Ohne Prüfung und gegebenenfalls Beräumung des Geländes wird keine Munitionsfreiheitsbescheinigung und demzufolge auch keine Baugenehmigung erteilt. Folgerichtig wurde auch der Flughafengesellschaft eine Munitionsfreiheitsbescheinigung verweigert.

Welche Belastungen der Standort Schönefeld mitbringt, verdeutlicht ein Schreiben an den Interflug-Generaldirektor vom 8. November 1988.

12 *Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 22 f.*

INTERFLUG
Schutz und Sicherheit
/36

Berlin, den 8.11.1988
1-3/07/gü-si/3020/

Bestätigt:
Dr. Henkes
Generalleutnant

Generaldirektor
Sachstandbericht zum Einsatz des Munitionsbergungsdienstes

Werter Genosse Dr. Henkes!

Auf der Grundlage des von Ihnen und von Genossen Generalleutnant Rausch bestätigten Maßnahmeplans vom 7.7.1988 werden die Arbeiten des Munitionsbergungsdienstes planmäßig fortgesetzt.

Die derzeitige Suche nach Munition und Sprengkörpern erfolgt auf der Basis des Investitionsgeschehens sowie nach Schwerpunkten, die aus der Erkenntnis der Forschungsarbeit dem Kabinett für Betriebsgeschichte zu Anlagen der ehemaligen Henschel-Werke sowie der Fliegererprobungsstelle des Reichsministeriums resultieren.

Dabei wird immer deutlicher, dass die generelle Freimachung des Flughafens Berlin-Schönefeld entsprechend der Vereinbarung vom 2. 5. 1988 zwischen Ihnen und dem Präsidium der Volkspolizei Berlin nicht durchführbar ist.

Auf faktisch jedem Quadratmeter aufgenommen Boden wird Munition gefunden.

Die Fundraten der letzten Monate:

Juni 1988	113	Granaten
	4	Brandbomben
	36	Bruchstücke
Juli 1988	1.177	Granaten
	5	Brandbomben
	524	Bruchstücke
August 1988	2.716	Granaten (beschussfähig)
	6	Brandbomben
	545	Bruchstücke
	7	Handfeuerwaffen
September 1988	173	Granaten
	2	Brandbomben
	67	Bruchstücke
	16	Handfeuerwaffen
	2	lange Waffen .....

Auch bei Einsatz weiterer Kräfte und Technik durch den Munitionsbergungsdienst ist der Flughafen nicht komplett zu beräumen [.....]

Die Verstärkung der Kräfte des Munitionsbergungsdienstes wäre ab 1989 in jedem Fall erforderlich.

Gez.Günther, Leiter der Arbeitsgruppe

Die gescheiterte Beräumung des hochgradig munitionsbelasteten Flughafens bestätigt außerdem ein Schreiben des staatlichen Munitionsbergungsdienstes an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 12. November 2003:

> *Aus der Zahl der bisher gefundenen Kampfmittel auf die Menge noch zu bergender Kampfmittel zu schließen, ist nicht möglich […]. Auf Grund von Kriegseinwirkungen und der militärischen Nutzung dieser Flächen geht vom Flughafengelände ein allgemein höheres Risiko durch eine mögliche Kampfmittelbelastung aus, als dies landesweit durch das im Land Brandenburg immer und überall vorhandene Grundrisiko anzunehmen ist. Die Ausfertigung von pauschalen Munitionsfreiheitsbescheinigungen für Baugenehmigungsverfahren ist daher nicht möglich.“*[13]

Während die Experten im Jahr 1988 aufgrund des immensen Ausmaßes der Munitionsbelastung zu der Einschätzung kamen, dass der Flughafen Schönefeld nicht vollständig beräumt werden kann, hat sich die Bergungstechnik mittlerweile so weiterentwickelt, dass der staatliche Munitionsbergungsdienst dies in 2003 durchaus für möglich hält.

> *Die aus einem Sachstandsbericht vom 08.11.1988 [Anlage 4] zum Einsatz des Munitionsbergungsdienst zitierte Feststellung, dass der Flughafen nicht komplett von Kampfmitteln zu beräumen ist, kann für das Jahr 2003 nicht angewendet werden. Es ist technisch heute kein Problem, alle Kampfmittel schadlos zu beseitigen.“*[14]

Naheliegend ist damit die Frage, warum eine Beräumung unterblieb.

> *In der aus Anlass des Inkrafttretens der Kampfmittelverordnung vom Ministerium des Innern des Landes Brandenburg am 28.12.1998 herausgegebenen Pressemitteilung [Anlage 5] wird auf die wegen ihres Alterns extreme Gefährlichkeit von Fundmunition hingewiesen. Schon bei der geringsten Berührung könnte eine Explosion ausgelöst werden.“*[15]

---

13 *Schreiben des staatlichen Munitionsbergungsdienstes an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 12.11.2003.*

14 *Ebd.*

15 *Ebd.*

Im Rahmen der Beantwortung von zwei Kleinen Anfragen des Abgeordneten Freke Over (PDS) aus dem Jahr 2004 zu militärischen Altlasten 15/11163 und 15/11464 bestätigt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung das Vorhandensein höchstgefährlicher Munition auf dem Flughafen Schönefeld:

> *Diese mittlerweile 60 Jahre alte verrottende Munition auf dem Flughafengelände ist sogar so gefährlich, dass immer wieder auf die wegen ihres Alters extreme Gefährlichkeit [...] hingewiesen [wurde bzw. wird]. Schon bei der geringsten Berührung könnte eine Explosion ausgelöst werden. Bei im Erdboden liegender Munition, deren Zündmechanismen also nicht berührt werden können, ist eine Detonation nahezu unwahrscheinlich. Auch die von startenden und landenden Flugzeugen ausgehenden Bodenwellen sind wenig geeignet, die meisten Munitionskörper zur Detonation zu bringen.“*[16]

Auch wenn die Senatsverwaltung bei ihrer Beantwortung bemüht ist, das außerordentlich hohe Sicherheitsrisiko auf dem Flughafen gering erscheinen zu lassen, so kann sie die Gefahr nicht verneinen. Denn die Detonation nur eines verrotteten und hochexplosiven Munitionskörpers durch von startenden und landenden Flugzeugen ausgehenden Bodenwellen zum falschen Zeitpunkt könnte verheerend sein. Daneben kann eine explodierende Bombe mit ihren Splittern einen auf Hunderte Meter entfernten Tank eines startenden Flugzeuges zerfetzten. Weitere Gefahren gehen von der Wucht einer detonierenden Bombe aus, die weitere Munitionskörper ebenfalls zur Detonation bringen kann. Insbesondere steigt die Detonationswahrscheinlichkeit und Selbstauslösung von Munition um ein Beträchtliches durch den Verrottungsprozess. Munitionsexperten warnen davor, dass in Deutschland schon jetzt jährlich Bomben auf diese Weise explodieren.

Während sich die Senatsverwaltung lediglich auf die Flugbetriebsflächen des Flughafens Schönefeld konzentriert, verkennt sie, dass auch von Munition im Umfeld des Tanklagers, das sich auf einer Nichtflugbetriebsfläche befindet, ein erhöhtes Sicherheitsrisiko ausgeht. In der Antwort auf die siebente Frage wird vor diesem Hintergrund lediglich festgestellt, dass *„[...] eine pauschale Munitionsfreiheitsbescheinigung für das gesamte Gelände weder erforderlich noch zweckmäßig“* sei.[17]

---

16 *Siehe Kleine Anfrage 15/11464.*

17 *Siehe Kleine Anfrage 15/11163.*

Auch wenn der Träger des Vorhabens, die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), bei der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren vom 14. Juni 2002 in einer Stellungnahme darauf hinweist, *„dass vor Beginn von Baumaßnahmen die Sondierung und Beseitigung von Rüstungsaltlasten durch den staatlichen Munitionsbergungsdienst erfolgt sein würde“*[18], ist dies offenbar nur punktuell geschehen oder findet nur in Ausnahmefällen statt, da der Senat eine *pauschale* Munitionsfreiheitsbescheinigung für das gesamte Gelände *„weder erforderlich noch zweckmäßig“* erachtet.

In einer Antwort auf eine Anfrage des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD) vom März 2021 widerspricht der Senat jedoch seiner Aussage von 2004:

Zu 4. und 5. *„Der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Zentraldienstes der Polizei des Landes Brandenburg hat mit Stellungnahme vom 11.05.2012 die Kampfmittelfreiheit des Flughafengeländes und die Erfüllung der entsprechenden Auflagen des Planfeststellungbeschlusses bescheinigt. Der Senat schätzt das Risiko einer Selbstdetonation daher als sehr gering ein.“*[19]

Es stellt sich einerseits die Frage, warum der Senat das Risiko einer Selbstdetonation für geringhält, wenn das Flughafengelände von Kampfmitteln angeblich beräumt wurde. Andererseits ist das Vorliegen einer belastbaren Kampfmittelfreiheitsbescheinigung statt wie vorgeschrieben vor Baubeginn in 2006 kurz vor der avisierten Eröffnung des Flughafens BER in 2012 fragwürdig.

Auf die Frage des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD), ob die Bauherrin und heutige Betreibergesellschaft des BER, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), Dokumentationen oder Gutachten über die Kampfmittelsituation auf dem Flughafenareal habe oder kenne, antwortet der Senat:

Zu 1.: *„Die FBB hat keine diesbezügliche Dokumentation erstellt. In den Jahren 2005 bis ca. 2007 sind im Vorfeld der Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ umfangreiche Vorsondierungen durchgeführt worden, im Zuge derer auf der gesamten Flughafenfläche alle aufgefundenen Kampfmittel beseitigt worden sind.“*[20]

---

18 *Siehe Stellungnahme. Ergebnis der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren vom Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen, S. 346.*

19 *A n t w o r t auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27033 vom 15. März 2021 über Wie bombensicher ist der Flughafen BER?*

20 *A n t w o r t auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27033 vom 15. März 2021 über Wie bombensicher ist der Flughafen BER?*

Das nicht Vorhandensein einer Dokumentation oder eines Gutachtens für das gesamte Flughafengelände und die bloße Vorsondierung bei den unmittelbaren Baumaßnahmen bedeutet, dass lediglich punktuell beräumt wurde. Denn nur eine gutachterliche Kartierung der Munitionsaltlasten ermöglicht eine vollständige Beräumung. Dementsprechend wurde lediglich die während der Baumaßnahmen gefundene Munition beseitigt. Diese Tatsache bestätigt der Fund der eingangs erwähnten 250-Kilo-Weltkriegsbombe im Jahr 2019 an einem Rollweg.

Der Single-Airport BER birgt mit seinen Munitionsaltlasten ein erhöhtes Risiko für eine menschliche Tragödie, eine zeitweise Schließung und damit einen Stillstand des gesamten Luftverkehrs in der Metropolregion Berlin Brandenburg.

Schäden aus Munitionsdetonationen sind kein Bestandteil der Versicherungsverträge

Neben diesen massiven Folgen eines Ernstfalls wiegt auch die wirtschaftliche Komponente für die Berliner Flughafengesellschaft und die Eigentümer der Flughafengrundstücke schwer. Denn laut Antwort auf die Schriftliche Anfrage besteht ein *„besonders hohes wirtschaftliches Risiko, da die möglichen Schäden aus Munitionsdetonationen kein Bestandteil der Versicherungsverträge sind.“*[21]

Das bestätigt auch die bereits oben zitierte Schriftliche Anfrage von Frank-Christian Hansel (AfD): Frage 6. Wie ist die Flughafengesellschaft versicherungsseitig abgesichert, falls Flugzeuge und Passagiere durch explodierende Sprengkörper zu Schaden kommen?

Zu 6.: *„Die FBB verfügt über eine Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden, die auch Schäden im Rahmen der Kampfmittelberäumung (Sondieren, Freilegen, Kenntlichmachung, Bergung, Aufbewahrung) abdeckt. Nicht versicherbar ist ein etwaiger Schaden durch eine nicht entdeckte Kriegsbombe, falls diese detonieren würde. Für explodierende Sprengkörper im Kontext von Terroranschlägen hat die FBB eine Terror-Haftpflichtversicherung (Personen- und Sachschäden Dritter) und eine Terror Sachversicherung (Sachschäden am FBB Eigentum) abgeschlossen.“*[22]

---

21 *Ebd.*

22 *A n t w o r t auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27033 vom 15. März 2021 über Wie bombensicher ist der Flughafen BER?*

Bemerkenswert ist, dass der Flughafen Schönefeld planungsrechtlich an diesem Standort nur auf einer fiktiven Genehmigung nach § 71 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)[23] beruht, also ohne Planfeststellungsverfahren, und das auf diesem ehemaligen Rüstungsstandort. Es fand zwar ein Planfeststellungsverfahren zum sogenannten *„Ausbau“* des BER statt, aber die Munitionsaltlasten wurden entsprechend des Planfeststellungsverfahrens im Prinzip ausgeklammert und nicht systematisch beräumt.

1.2 Das Grundwasserproblem

Immer wieder traten Vorfälle am Flughafen BER auf, die mit dem Thema Wasser verbunden waren bzw. sind, obwohl die Niederschläge in dieser Region in den letzten zehn Jahren gering waren. Im 2. Untersuchungsausschuss BER wurden daher die in unterschiedlichen Facetten auftretenden Wasserprobleme mehrfach angesprochen. Hierzu gehörte der Wassereinbruch in den Kabelschächten an der südlichen Start- und Landebahn.

Nach den Erkenntnissen des Zeugen Marks stellte *„mit Sicherheit ein Planungsfehler der Ursprungsplanung aus dem Jahr 2005“ die entscheidende Ursache für den Wassereinbruch dar. Laut Marks seien in dieser Planung die Entwässerungsschächte „weggespart“* worden. In seiner Aussage macht der Zeuge auch auf eine Fehleinschätzung der Planung in Bezug auf die Notwendigkeit einer Entwässerung aufmerksam.[24]

ZEUGE **JÖRG MARKS:**

> *Das war genau diese Thematik, wo damals zum Beispiel auch der Tunnel weggespart wurde usw., hat man das aus meiner Sicht, nach dem, wie ich jetzt recherchiert habe, auch weggespart und hat gesagt: Wir haben bis zu 20, 30 Meter vom Erdreich neu aufgeschichtet, und das ist so viel märkischer Sand. Das Grundwasser geht so weit runter, dass diese Schächte nicht vom Grundwasser betroffen sind.“* [25]

---

23 *§ 71 LuftVG – Genehmigungsfiktion für Flugplätze(1) 1Ein bis zum 2. Oktober 1990 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet (Beitrittsgebiet) angelegter Flugplatz, der am 1. März 1999 noch betrieben wird, gilt im Sinne der §§ 6 bis 10 als genehmigt und, wenn er der Planfeststellung bedarf, als im Plan festgestellt. 2Dies gilt nicht, wenn seit dem 3. Oktober 1990 für den Flugplatz eine Genehmigung oder eine Änderungsgenehmigung nach § 6 erteilt oder eine erteilte Genehmigung oder Änderungsgenehmigung bestandskräftig zurückgenommen oder widerrufen* worden.

24 *Bericht des 2.Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin – 18. Wahlperiode, S. 91.*

25 *Ebd., S. 91.*

Auch bei der Befragung des Zeugen Mühlenfeld als Vorgänger des gegenwärtigen Geschäftsführers der Flughafengesellschaft FBB, Lütke Daldrup, spielte die Grundwasserproblematik eine Rolle:

CHRISTIAN GRÄFF (CDU):

„Sind Ihnen Probleme mit dem Grundwasser am BER bekannt?“

ZEUGE **DR. KARSTEN MÜHLENFELD:**

„Ich hatte vorhin schon erwähnt: Die Schächte sind mir allgemein bekannt gewesen. Im Jahr 2016 ist das bekannt geworden, dass die Schächte, die für die Stromanlage dort existieren an der Südbahn, volllaufen, und deshalb waren Maßnahmen dagegen notwendig, aber nicht kurzfristig, weil es keine Sorge gab, dass kurzfristig dadurch Kurzschlüsse entstehen. Das sollte im Rahmen der Masterplanung bis 2023 geändert werden.“

CHRISTIAN GRÄFF (CDU):

„Vielen Dank! – Das meine ich aber explizit nicht, sondern dass der Grundwasserspiegel auf dem Gelände insgesamt steigt und damit sozusagen alle Bauten, nicht nur diese Kabelschächte, betroffen sein könnten. Ist Ihnen davon etwas bekannt?“

ZEUGE **DR. KARSTEN MÜHLENFELD:**

„Mir ist bekannt gewesen, dass der Grundwasserspiegel gestiegen ist und dass man deshalb zusätzliche Pumpen einsetzen müsse – in der Zukunft –, um den Grundwasserspiegel ausreichend niedrig zu halten. Das war der damalige Stand.“ [26]

Seit der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren im Jahr 2001, spätestens aber mit dem Planfeststellungsbeschluss von 2004 muss der Flughafengesellschaft bekannt gewesen sein, dass der BER-Standort in Bezug auf das Grundwasser einige Besonderheiten aufweist.

26 *Christian Gräff (CDU) und Zeugin Dr. Karsten Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/08, S. 58 f.*

Die Bedenken der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss

Die im folgenden zitierten Auflagen der Planfeststellungsbehörde belegen, dass die Behörde dem Vorhabenträger gegenüber mit Skepsis begegnete und Unsicherheiten sah, die mit der Einstellung der Versickerung des Niederschlagswassers verbunden sein könnten. Als Konsequenz hätte das Niederschlagswasser entgegen dem Planfeststellungsbeschluss über die Vorflut abgeleitet werden müssen, wodurch es zum befürchteten Absinken des Grundwassers kommen würde. Das sollte verhindert werden. Nach dieser Argumentation wäre ein hoher Grundwasserspiegel einerseits ökologisch begrüßenswert, andererseits aber für den Bau und den Flughafenbetrieb nicht zuträglich.

- „14. Bei der Ausführungsplanung zur Erweiterung des Rotbergbeckens ist eine ggf. erforderliche Schadstoffsanierungsmaßnahme für den Bereich des bestehenden Rotbergbeckens entsprechend dem Vorschlag der mit Vertretern des Landkreises Dahme-Spreewald, des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung (MLUR) sowie des Märkischen Abwasser- und Wasserzweckverbandes (MAWV) besetzten Projektgruppe zum Vollzug der Haftungsfreistellung zu berücksichtigen. Für den Fall, dass die geplante Erweiterung des Rotbergbeckens wegen der Schadstoffbelastung in der vorgesehenen Weise nicht möglich ist, wird den Trägern des Vorhabens aufgegeben, geänderte Pläne zur anderweitigen Schaffung entsprechenden Retentionsraums für die Flughafenentwässerung vorzulegen.“[27]
- „4) Sollte die angestrebte Versickerungsleistung nicht erreicht werden, bleibt es vorbehalten, unter Berücksichtigung der Eigentums- und Nutzungsverhältnisse der angrenzenden Bereiche die nachträgliche Errichtung von weiteren Rückhalte- und Versickerungsmöglichkeiten zu fordern.“[28]
- „3) In der Untersuchung zum Hochgrundwasserfall wurden maximal zulässige Grundwasserstände für Kontrollpegel im Bereich der Ortschaft Rotberg ausgewiesen. Diese sind mit den Ergebnissen der verifizierten Modellrechnungen und eingemessener Sohlhöhen anstehender Bebauung zu überprüfen und ggf. anzupassen. Bei Erreichen bzw.

27 *Siehe Planfeststellungsbeschluss Teil A - Verfügung Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld 44/1-6441/1/101, S. 135.*

28 *A. a. O., S. 142.*

Überschreitung dieser Grenzwerte ist die Versickerung einzustellen und das anfallende Wasser aus der Bauwasserhaltung bzw. aus dem Niederschlag über die Vorflut abzuleiten."[29]

- „10) Die Wassermengen, die nicht zur Versickerung gebracht werden können, dürfen solange in die Oberflächengewässer eingeleitet werden, wie eine freie Vorflut gewährleistet werden kann."[30]

„Grundwasser dicht unter dem Erdboden angetroffen"

Bekannt war dieses Problem bereits 1993, als die Arup-GmbH im Auftrag der Landesentwicklungsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg mbH (LEG Brandenburg) für den damaligen Landkreis Königs Wusterhausen eine *„Wassererschließungsstudie Flughafen Berlin Schönefeld"* erstellte: eine Teilleistung von sechs Gutachten, die sich mit dem (Zwischen-)Ausbau von Schönefeld für jährlich acht bzw. 13 Millionen Passagiere in diesen beiden Szenarien befasste.[31] Dort wird festgestellt, dass *„die versiegelte Fläche im Untersuchungsgebiet von circa 3,2 % auf circa 11,5 % stark [erhöht wird]. Diese Erhöhung wird merkliche Auswirkungen auf das Gleichgewicht von einfließendem und abfließendem Wasser in der Gegend haben, wodurch die Grundwasserspiegel wahrscheinlich beeinflusst werden."*[32]

Die Planungen für den BER samt Masterplan sehen allerdings eine Versiegelung der fünffachen Fläche und eine Abfertigung von jährlich 50 Millionen Passagieren vor. Legt man die Annahmen des Gutachtens zugrunde, ist dementsprechend mit einer massiven Beeinflussung der Grundwassersituation zu rechnen.

In der Arup-Studie wird zudem hervorgehoben, dass *„während der verschiedenen Baugrunduntersuchungen [...] das Grundwasser dicht unter dem Erdboden [innerhalb von 2 m] am westlichen Ende der Hauptlandebahn angetroffen [wurde]."*[33]

---

29 A. a. O., S. 160.

30 *A. a. O., S. 170.*

31 *Zwischenausbau per Definition nur im Sinne von „Übergangsweise", weil damals schon klar war, dass es viel geeignetere BBI-Standorte als Schönefeld gibt.*

32 *S. 19, Das hier ausgewertete (Teil)Gutachten der Arup-GmbH, wurde im Frühjahr 1994 im Rahmen der Präsentation des „Regionalen Strukturkonzeptes Umland Flughafen Schönefeld" durch den damaligen Landrat Linke in Königs Wusterhausen der Öffentlichkeit vorgestellt.*

33 *A. a. O., S. 18.*

Diese damalige Hauptlandebahn ist die heutige Nordbahn. Bei dem geplanten Neubauvolumen wird es zu *„einer beträchtlichen Senkung des Grundwasserspiegels kommen, wenn keine Anstrengungen zur Grundwasseranreicherung unternommen werden. Durch das Wachstum der Orte in der weiteren Umgebung des Untersuchungsgebietes wird diese Situation weiter verschärft."*[34]

Unter Punkt 6.3 Schlussfolgerungen wird warnend hervorgehoben, dass geeignete Standorte/Flächen für die Grundwasseranreicherung genutzt werden müssen, *„in denen der Grundwasserspiegel relativ tief liegt und der Boden ausreichend durchlässig ist, wie z. B. der 1.100 m lange sandige Abschnitt direkt südlich von Diepensee."*[35]

Der Hydrogeologe Prof. Heinz Hötzl von der Universität Karlsruhe hat mit seinem Büro Hydrosond die hydrogeologische Situation sehr umfassend untersucht. Kapitel 3.5 seiner gutachterlichen Stellungnahme zu den Themenbereichen: Grund- und Trinkwasser, Altlasten im Planfeststellungsbeschluss, Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 Az.:44/1-6441/17101 beschreibt die Gefahren eines fehlerhaften *„Grundwasser-management"* bezogen auf Grundwasserabsenkungen sehr eindringlich und betont die Gefahren von baugefährdenden und bauwerksschädigenden Setzungen des Bodens im Gebiet des Flughafens BER und seines Umlands. (siehe Anhang, S. 67 ff.)

Salzwasseraufstieg

Das hydrogeologische Gutachten hebt zudem eine weitere Problematik des Standortes Schönefeld hervor. Gemeint ist eine hier vorkommende geologische Rinne im Untergrund, die eine Trennung von salzigem Tiefengrundwasser und flachem Süßwasser bei Druckentlastung (z. B. bei Entnahmen durch eine Bauwasserhaltung) nicht wie andernorts gewährleistet. Als Folge steigen die salinen Tiefenwässer auf und versalzen das Grundwasser irreversibel. Damit drohen negative Folgen für Teile des Berliner Trinkwassersystems. (s. Anhang S. 68 ff)

---

34 A. a. O., S. 20.

35 Ebd.

Der Flughafen – vertreten durch **Herrn Dr. Kaden** – erwidert auf die Einwendungen eines Gutachters zur Gefahr des Salzwasseraufstiegs in einem Erörterungstermin im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren (Protokoll vom 31.05.2001, S. 10):

> *Herr Dr. Kaden führt aus, dass die Darstellung von Redner 276 korrekt ist und der im Band E 10 zur Grundwasserhaltung entspricht. Wegen der potentiellen Gefährdung durch den Salzwasseraufstieg wurde die Förderkapazität des Wasserwerks Eichwalde reduziert.“*

Bei dieser Planfeststellungsanhörung am 31. Mai 2001 war **Prof. Hötzl** anwesend. Er prognostizierte zusammenfassend, dass man an diesem Standort keinen Flughafen bauen kann. Auf die Frage der Planfeststellungsbehörde, warum er zu dem Schluss komme, stellte er abschließend fest:

> *Das Projekt wird auf einer Wasserscheide errichtet. Zu diesem problematischen Standort, dem Bau, wünsche ich viel Vergnügen.“* [36]

„Ich weiß, dass wir relativ komplizierte hydrologische Verhältnisse haben“

Die komplizierte hydrogeologische Situation in der Flughafenregion sprach der Abgeordnete Frank-Christian Hansel (AfD) bei der Befragung des **Zeugen Dr. Engelbert Lütke Daldrup** am 19. Februar 2021 an:

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Das ist auch der Stand, den wir kennen. – Auf eine schriftliche Anfrage vom 12.12.18 wurde mir gegenüber geantwortet, dass der Grundwasserspiegel um 1,12 Meter gestiegen sei, aber man wisse noch nicht, warum das geschah. Ist nun die Ursache hierfür bekannt und liegt eine abschließende Antwort vor?“*

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

> *Das kann ich Ihnen nicht beantworten.“*

---

36 *Gedächtnisprotokoll* Ferdi Breidbach, zu diesem Zeitpunkt Vorsitzender des BVBB.

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Mhm. – Der Zeuge Dr. Mühlenfeld hat in der Anhörung in der achten Sitzung am 25. Januar 2019 ausgesagt, dass der Grundwasserspiegel gestiegen ist und noch in seiner Zeit als Geschäftsführer zusätzliche Pumpen geplant waren. Wissen Sie, wie viele zusätzliche Pumpen nun zur Absenkung des Grundwasserspiegels eingesetzt wurden, und wie viele Pumpen waren vorher in Betrieb?“

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

Das kann ich Ihnen nicht beantworten, aber meine Mitarbeiter wissen das bestimmt.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Nein, ist klar. Ich will Sie da auch nicht festlegen auf eine Geschichte. – Ist Ihnen bekannt, dass die Versickerungskapazität für das Flughafengelände nur sehr gering oder teilweise gar nicht vorhanden ist?“

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

Ich weiß, dass wir relativ komplizierte hydrologische Verhältnisse haben, wir auch in der Vergangenheit viel investiert haben in die Vorflutableitsystematik, Entwässerungssystematik, wir das auch permanent tun. Wir bauen zurzeit zwei Vorfelder – das Vorfeld E und das Vorfeld A, die sind weitgehend fertig gestellt. In dem Zug sind erhebliche Versickerungsinvestitionen am Südrand des Flughafens getroffen worden, und wir werden, wenn wir im Norden weiter ausbauen, vor allem wenn der Bund dort seinen Regierungsflughafen errichtet, auch weitere erhebliche Investitionen in die Wassertechnik machen müssen. Insofern ist es für uns ein großes relevantes Thema, nur ich habe nicht alle technischen Details präsent.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Dann würde ich noch gerne wissen: Warum ist am Westende der Südbahn schweres Gerät wie Bagger etc. aufgefahren, zumindest nach mir vorliegenden Fotos vom 20. Oktober 2020. Zu sehen sind auf diesen Fotos 20 bis 30 sehr lange fränkische Sickerrohre als Drainagesysteme der Firma mit der Farbe Grün und Schwarz?“

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

Ich weiß nicht, was das konkret ist. Keine Ahnung! Aber wir haben südlich der Südbahn, an der südlichen Grenze des Flughafens, große Versickerungseinrichtungen traditionell immer schon gehabt, mit der Erstinvestition BER, und haben diese Versickerungsflächen ausgebaut, weil wir für das Vorfeld E weitere etwa zwölf Flugzeugabstellpositionen geschaffen haben, inklusive zwei großen Schneeräumdeponien, die wir gerade mal gebracht haben. – Gut das wir sie hatten. Wir hatten zum ersten Mal wieder richtig Schnee seit Jahren. Da kommen Mengen zusammen mit den 350 ha, den Schnee zusammenschieben. – Wir haben deshalb große Versickerungsinvestitionen getätigt. Das haben Sie wahrscheinlich dort vor Ort beobachtet.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Ich frage mal konkret: Haben diese Drainagesysteme die Aufgabe, das sich permanent stauende Schichtwasser, auch schwebendes Grundwasser genannt, von der Südbahn abzuführen, weil sonst die Südbahn möglicherweise gar nicht genutzt werden könnte?“

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

Das kann ich Ihnen nicht im Detail beantworten. Ich glaube aber, dass Sie das überinterpretieren. Das Wasser wird auf der Bahn nicht stehen, das glaube ich nicht.“

SEITE 30

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Mir liegt ein Protokoll vom 31.05.2001 von einem Erörterungstermin im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren vor, wonach der Flughafen, vertreten durch Herrn Dr. Kaden, auf die Einwendungen eines Gutachters zur Gefahr des Salzwasseraufstiegs auf S. 10 erwidert – ich zitiere:* ***Herr Dr. Kaden führt aus, dass die Darstellungen von Redner 276 korrekt ist und der im Band E 10 zur Grundwasserhaltung entspricht. Wegen der potenziellen Gefährdung durch den Salzwasseraufstieg wurde die Förderkapazität des Wasserwerks Eichwalde reduziert.*** *Zitat Ende. – Haben Sie bzw. die FBB neue Erkenntnisse zum Problem des Salzwasseraufstiegs, was für die Region ja keine guten Folgen hätte?“*

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

> *Also, was Sie heute hier vortragen, höre ich wirklich zum allerersten Mal. Von Salzwasseraufstieg habe ich noch nie etwas gehört am BER. Wir haben schon die dollsten Probleme gehabt, das ist mir nicht bekannt. Also, ich habe keine Kenntnis.“* [37]

37 *Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.02.2021, WP 18/36, S. 24 f.*

2. Berlin: Hauptstadt der Billigfliegerei

> Der BER wird nicht nur den großen europäischen Drehkreuzen Konkurrenz machen, sondern sie auch ablösen.[38]
>
> *Prof. Dr. Rainer Schwarz (Sprecher der Geschäftsführung der FBS von Juni 2006 bis Juni 2013; Vertrag bis 31.05.2016)*

2.1 Von sechs Start- und Landebahnen auf zwei

Es gibt drei Phasen der Pleiten-, Pech- und Pannengeschichte des BER:

- die **16jährige** Planungsphase des Projektes bis zum Baubeginn am falschen Standort 2006
- die **14jährige** Bauzeit bis zum Eröffnungstermin Oktober 2020
- die operative Phase im Zuge der Inbetriebnahme unter Corona-Lockdown Bedingungen.

In die erste Phase fielen:

- die falsche Standortentscheidung für den nun quasi innerstädtischen bzw. stadtnahen Standort Schönefeld,
- der Verlust eines internationalen Frachtdrehkreuzes,
- der Verlust der Drehkreuzperspektive (Hub),
- die Schießung des Flughafens Tempelhof (THF).

In die zweite Phase fielen:

- die politisch motivierte Schließung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) entgegen dem Volksentscheid und der damit verbundenen Reduzierung von sechs auf zwei Start- und Landebahnen,
- die Festlegung auf nur einen Verkehrsflughafen in der Region Berlin/Brandenburg im Gemeinsamen Landesentwicklungsplan [39],

---

38 *„Handelsblatt" vom 03.02.2011.*

39 *Vgl. LEP FS in der Fassung vom 30.05.2006.*

- die Strategie der sogenannten Low-Cost-Carrier (Billigairlines) mit der Restriktion künftigen Zuwachses für Umsteige-, Langstrecken- und Frachtverkehre,
- die Umsetzung des Masterplans als dauerhaftes Notstandsmanagement infolge permanenter Kapazitätsengpässe nach Corona.

Die dritte Phase ist gekennzeichnet von:

- der Inbetriebnahme und Eröffnung des extrem kostenintensiven BER, der mit Billigfliegern nicht rentabel betreibbar sein wird. Der folgende Exkurs zeigt eine weitere Besonderheit im Luftverkehr der Hauptstadtregion auf. Im Flugaufkommen ist der Anteil an Kurzstrecken- und Inlandsflügen sehr hoch, während Langstreckenflüge nur eine untergeordnete Rolle spielen.

2.2 Exkurs: Analyse des Sommerflugplans 2019

Um das Flugaufkommen ein Jahr vor der Eröffnung des BER beurteilen zu können, haben wir den Sommerflugplan bezogen auf Abflüge an drei Tagen analysiert. Ziel war es, den Anteil der Inlandsflüge und der Kurstreckenflüge für Tegel TXL und Schönefeld SXF sowie insgesamt für Berlin zu quantifizieren. Vor dem Hintergrund der Eröffnung des Hauptstadtflughafens war es wichtig einzuschätzen, welchen Anteil der Kurzstrecken- und der Inlandsflugverkehr aufweisen. Beispielhaft wurde dazu Tegel an zwei Tagen ausgewertet: jeweils für Dienstag den 13. August und für Dienstag den 20. August. Am 27. August erfolgte dann u.a. die komplette Analyse für Schönefeld.

Die Langstreckenflüge waren bei dieser Fragestellung zu vernachlässigen. Im Geschäftsbericht der Flughafengesellschaft FBB von 2018 wird dazu festgestellt: *„Fast 35 Mio. Passagiere ab Berlin: 202 Ziele, 59 Länder und 90 Fluggesellschaften“. Unter der Überschrift „Destinationen im Jahr 2018“* wird dargestellt, dass es nur sieben interkontinentale Flugziele gibt, die meist auch nicht täglich angeflogen werden, da diese oftmals nur ein- oder zweimal pro Woche frequentiert werden.

Demnach haben die interkontinentalen Flugziele einen nominalen Anteil von nur 3,4 Prozent, d. h. die Anzahl der Langstreckenflüge dürfte gemessen an den Gesamtflügen real unter einem Prozent liegen.[40]

40 *Vgl. FBB-Geschäftsbericht (2018), S. 11 und 20 f.*

Mittelstreckenflüge sind per Definition Flüge, die mindestens 3.500 km betragen. Mittelstreckenziele gibt es laut Geschäftsbericht von 2018 bei insgesamt 202 Flugzielen nur 80. Das entspricht einem Anteil von 40 Prozent an Mittelstreckenzielen inklusive Interkontinentalzielen. Jedoch hat diese Feststellung keine Aussagekraft, da manche Mittelstreckenziele – wie bei den Interkontinentalflugzielen – nur ein- oder zweimal pro Woche angeflogen werden, London dagegen 17 und München 23 Mal pro Tag.

Kurzstreckenflüge werden nach zwei Definitionen eingestuft. Einerseits gelten Flüge als Kurzstrecke bis zu 1.500 km. Andererseits legt eine zweite Definition die Zeit bis zu zwei Stunden bzw. bis zu 1.000 km zugrunde. Um eine nicht so *„strenge“* Definition als Bewertungsmaßstab für den BER zugrunde zu legen, wurde hier zunächst der zweite Ansatz gewählt.

Im Ergebnis wurde ermittelt: In Berlin gab es insgesamt 345 Abflüge, davon 243 vom Flughafen Berlin-Tegel und 102 von Berlin-Schönefeld.

Inlandsflüge

- Es gab 93 Inlandsflüge in Tegel, was einem Anteil von 38 Prozent entspricht.
- Zum anderen fanden Inlandsflüge in Schönefeld mit nur einem einzigen so gut wie nicht statt.

Kurzstreckenflüge

- Tegel hatte ebenfalls 93 Kurzstreckenflüge (ohne Inland) zu verzeichnen, so dass die insgesamt 186 Kurzstreckenflüge in Tegel einen Anteil von 76 Prozent aufweisen.
- Schönefeld hatte von 102 nur 45 Kurzstreckenflüge (inklusive 1 Inlandsflug), so dass deren Anteil 44 Prozent beträgt.

Insgesamt ergibt sich damit ein klares Bild für die Berliner Kurzstreckenabflüge. Werden die Abflüge von Tegel mit denen von Schönefeld summiert, ergaben sich 231 Kurzstreckenflüge. Gemessen an den Gesamtabflügen war das ein Anteil von 67 Prozent.

Kommt die zweite Definition für Kurzstrecken zur Anwendung, konnten weitere 23 Flüge ermittelt werden, die zusätzlich als Kurzstrecke einzustufen sind. Damit erhöht sich der Anteil der Kurzstreckenflüge auf 73 Prozent an den besagten Diensttagen im Sommerflugplan. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass viele Flugziele bis 1.500 km nicht täglich angeflogen werden.

Dieser sehr hohe Anteil in Relation zu dem sehr geringen Langstreckenanteil impliziert, dass der Anteil der Umsteiger ebenfalls sehr gering ist. Die Kurzstreckenpassagiere fliegen entweder direkt zum Ziel oder speisen als Umsteiger andere Drehkreuze, etwa den Flughafen Frankfurt/Main. Als Folge wird am Standort Berlin viel zu wenig Geld verdient. Dabei handelt es sich um ein Problem, das keineswegs neu ist.

2.3 Exkurs: „BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal" als frühe Warnung

Bereits der Abgeordnete Martin Delius hat in seinem Sondervotum zum Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses zum BER auf das Buch *„BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal"* hingewiesen. In dem 2009 erschienenen Buch hatte der Autor, Dr. Frank Welskop, bereits damals ein desaströses Bild der finanziellen Risiken des damals noch als BBI bezeichneten Flughafenprojekts gezeichnet.

Aus dem Sondervotum des Abgeordneten Delius:

> *Auch der langjährige Flughafenkritiker Frank Welskop verweist darauf, dass das Scheitern der Privatisierung letztendlich auf die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft zurückgeht und zieht gleichzeitig den Schluss, dass der BER – so er denn irgendwann in Betrieb gegangen sein sollte – ein defizitäres Unterfangen bleiben werde."*[41]

DR. WELSKOP ZOG BEREITS 2009 DAS FAZIT:

> *Der unrentable Flugbetrieb mit seinem ursprünglich fragmentierten Flughafensystem auf drei Flughäfen wird nun in dramatischer Weise durch einen wirtschaftlich perforierten Flugbetrieb auf dem BBI substituiert. Ob Krise oder nicht: Die Schwerkraft des Schuldendienstes würde den BBI in tiefrote Zahlen reißen! Erst recht in der Krise, wenn der jährliche Schuldendienst bzw. die Rückstellungen für die beiden Kredite höher sind als der schrumpfende Umsatz! Diese Situation ist dann erst recht nicht mehr in einem Businessplan darstellbar. Das gleiche gilt für den Gebührenrahmen: die Gebühren für die Airlines müssten so exorbitant hoch sein, dass die Airlines früher oder später abwandern würden. Wenn trotz Krise kein*

---

41 *Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. WP, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 1140, Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius, S. 88.*

Schrumpfen, sondern eine Stagnation der Umsätze bis zur Eröffnung des BBI unterstellt wird, ergäbe sich folgende Gebühr für den Großflughafen, um die Lücke für einen dann nicht mehr defizitären Flugbetrieb zu schließen:
Bei Stagnation pegelt sich der Umsatz auf 250 Mio. Euro ein, der mit ca. 21 Mio. Passagieren realisiert wird. Da der Umsatz nur unwesentlich höher ist als der Schuldendienst bzw. die Rückstellungen für diesen, müssten die oben geschätzten Verluste in Höhe von 200 Mio. Euro und der Schuldendienst mit 226 Mio. Euro jährlich über die zu erhebenden Flughafenentgelte ausgeglichen werden."[42]

Dr. Welskop stellte in seinem Buch fest, dass die seinerzeit ermittelten Verluste in Höhe von 200 Millionen Euro und der Schuldendienst mit 226 Millionen Euro durch die Flughafengebühr gedeckt hätte werden müssen.

Diese 426 Millionen Euro müssten dann auf die damaligen 21 Millionen Passagiere umgelegt werden. Das entspräche in etwa einem durchschnittlichen Betrag von 20,30 Euro pro Passagier, zuzüglich des Betrages der bisherigen nicht auskömmlichen Aviation-Einnahmen in Höhe von 10 Euro, die bisher über Entgelte eingenommen wurden.[43] *„Damit tendiert der erforderliche Wert des durchschnittlichen Flughafenentgeltes auf über 30 Euro pro Passagier"* [44], so die Schlussfolgerung von Dr. Welskop.

Seit dieser Analyse aus dem Jahr 2009 setzte sich das Wachstum im Billigfliegersegment (Low-Cost-Carrier/LCC) sogar bis 2018/19 fort und hatte nicht nur direkte Folgen auf die Umsätze der Flughafengesellschaft. Die Billigflieger belegen auch eine hohe Zahl von Slots. Die Slotrechte sind obendrein auch noch *„in Stein gemeißelt"*, wenn die entsprechende Airline diese zumindest bis zu 80 Prozent ausschöpft. Selbst nach der Corona-Situation werden diese erhalten bleiben und es wird keine wesentliche Umverteilung dieser Slots stattfinden.

Zudem führte das ungebremste Wachstum im Billigfliegersegment zu einer systemischen Kapazitätskrise bei der Passagierabfertigung. Zwangsläufig musste ein sogenannter Masterplan aufgelegt und permanent angepasst werden, um das Passagierwachstum aufzufangen.

---

42 *Welskop, Frank. BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal?, Homilius-Verlag Berlin 2009, S. 120.*

43 *Allerdings gemindert um die Non-Aviationeinnahmen um ca. 2 Euro, also um ca. 15 Prozent von 12 Euro Umsatz pro Passagier.*

44 *Welskop, Frank. BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal?, Homilius-Verlag Berlin 2009, S. 120.*

Berlin als „Pionier im Low-Cost-Verkehr“

Auch die Befragung des Zeugen **Dr. Engelbert Lütke Daldrup** hatte das Thema Billigflieger (Low-Cost-Carrier) zum Thema. Auf die strategische Fragestellung des MdA Frank-Christian Hansel (AfD) zur künftigen Bedeutung des Flughafens Berlin-Tegel antwortet der Zeuge wie folgt:

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

> *Ich glaube, der Kontext dieser ganzen Debatte greift viel weiter. Als der Flughafen seine Planung erarbeitet hat – das ist ja fast 20 Jahre schon zurückliegenden; das war in der zweiten Hälfte der Neunzigerjahre –, hatten wir ein Fluggastaufkommen in Berlin von – ich habe die Zahlen nicht genau präsent – etwa 10 Millionen Passagieren. Als der Flughafen dann seine Baustelle begonnen hatte, war das Fluggastaufkommen schon erheblich gestiegen, aber noch weit unter den Werten, die wir heute haben. Das heißt, wir haben einen längeren Prozess, über 20 Jahre, in Berlin erlebt, wo das Fluggastaufkommen in dieser Stadt, in dieser Region etwa doppelt so schnell gestiegen ist wie in allen anderen Standorten im Schnitt in Deutschland. Dadurch ist auch nur zu erklären, dass wir von 10 Millionen binnen 20 Jahren auf etwa 33 Millionen Passagieren im letzten Jahr wachsen konnten. Das hat sehr viel damit zu tun gehabt, dass auch andere Flugdienstleistungsanbieter auf den Markt gedrängt sind. Berlin ist ein gewisser Pionier im Low-Cost-Verkehr gewesen. Ich glaube, schon 2003 hat Easyjet seine Operation in Schönefeld aufgenommen. Damals hatte Schönefeld zwei, drei Millionen Passagiere. Mittlerweile hat Schönefeld fast 13 Millionen Passagiere mit zwei großen Kunden – Easyjet und Ryanair – mit jeweils über 5 Millionen Passagieren. Das heißt, wir haben eine völlige Veränderung der Angebotsinfrastruktur gehabt. Und in dieser kontextuellen Situation war es immer evidenter – schon seit einigen Jahren aus meiner Sicht –, dass wir eine Masterplanung für die Weiterentwicklung der Fluggastentwicklung am BER brauchten. Ich kann aus eigener Erinnerung nur sagen, dass ich dieses Thema schon zu Beginn meiner Tätigkeit in den Aufsichtsgremien angesprochen habe und ich es richtig fand, dass der Masterplan – neu – 2016 von Geschäftsführung Mühlenfeld beauftragt worden ist. Und ich habe diesen Prozess weiterbetrieben, weil ich schon lange wusste – auch als Zeitungsleser –, dass die Flughafenentwicklung Berlins eine strategische Orientierung braucht. Das hängt*

vielleicht auch ein bisschen mit meiner persönlichen Vorprägung zusammen. Sie wissen, ich bin Stadtplaner, Stadtentwickler von Hause aus, von der Ausbildung her und habe natürlich aus dem Grunde auch ein besonderes Verständnis vielleicht für die strategischen Leitlinien, die man braucht, um sinnvoll räumliche Entwicklungsprozesse und Unternehmensentwicklungsprozesse voranzutreiben."[45]

Die Aussage, dass Berlin *„ein gewisser Pionier im Low-Cost-Verkehr gewesen"*[46] sei, wird durch den Zeugen dann noch weiter vertieft:

> *[...] Wir haben ein sehr hohes Maß an Konnektivität zu sehr, sehr vielen Zielen im europäischen und im Europa näheren Raum, im nordafrikanischen Raum, in Inselbereichen. Das ist in Berlin schon sehr weit entwickelt und auch sehr weit entwickelt worden durch die Low-Cost-Verkehre, die da sehr preisattraktive Angebote bringen. Dadurch ist auch viel Wachstum generiert worden, was vielleicht an einigen anderen Standorten noch nicht so entwickelt worden ist. Wenn man sich aktuell die Entwicklung in Frankfurt am Main anschaut, mit der neuen Situation mit Ryanair, ist in Frankfurt die Situation nach Jahren der Stagnation des Luftverkehrs – jahrelang ist Frankfurt nicht gewachsen –, dass sie plötzlich wachsen, weil sie für den Low-Cost-Verkehr geöffnet haben. Das haben wir schon vor 15 Jahren in Berlin getan. Dieses Wachstum haben wir zu großen Teilen hinter uns. Wir werden – so unsere Prognosen – weiterwachsen, aber wir werden mit einer vernünftigen Dimension nur noch wachsen können, weil viele Wachstumsfelder bereits erschlossen sind. Und wir haben eher die Strategie, Konnektivität zu verbessern, Langstrecke direkt zu organisieren, Umwegverkehre zu vermeiden. Das führt aber nicht von sich heraus automatisch zu mehr Verkehr. Zusammengefasst sind wir der Auffassung, dass die Verkehrspunktnoten, die wir zurzeit haben, die wir jedes Jahr aktualisieren, eine realistische Grundlage darstellen und wir im Rahmen der Masterplanung diese Verkehrsentwicklung solide abbilden können."* [47]

---

45 *Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.09.2018, WP 18/2, S. 42.*

46 *Ebd.*

47 *Ebd, S. 41 f.*

Mit der Aussage, dass Fraport eine jahrelange Stagnation des Luftverkehrs hatte, während Berlin nun *„Langstrecke direkt zu organisieren“* [48] habe, stellt der Zeuge Dr. Daldrup auf rein quantitatives Passagierwachstum ab. Tatsächlich war Berlin darin in den letzten Jahren unschlagbar. Schaut man sich jedoch die Umsätze je Passagier an, so fliegt der Fraport-Konzern das Vierfache von Berlin ein, was mit den vielen Langstrecken zusammenhängt, die mit einem der größten europäischen Drehkreuze vernetzt sind. Der Anteil der Langstreckenflüge *„für die ersten acht Monate 2018 [liegt] laut Fraport-Statistik bei 35,7 Prozent, im Gesamtjahr 2017 waren es 37,3 Prozent“*.[49] Der Berliner Langstreckenanteil an den Gesamtflügen liegt jedoch unter einem Prozent.

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP** fährt im Dialog mit MdA Hansel mit der entscheidenden Aussage fort:

> *Das Problem, das Berlin bisher hat, ist auf der einen Seite, dass wir aufgrund historischer Gegebenheiten in Deutschland nicht an der Hub-Entwicklung teilhaben konnten. Hubs, die etabliert sind, sind sehr schwer zu verlagern. Berlin hat deshalb versucht – und das ist auch im Kern meiner unternehmerischen Aktivität –, mit der BER-Entwicklung eine infrastrukturelle Plattform zu schaffen, die überhaupt Langstrecken in größerer Dimension ermöglicht, was nicht automatisch mehr Verkehr bedeutet, weil der Langstreckenkunde entweder über Frankfurt oder München nach Los Angeles fliegt oder von Berlin aus direkt nach Los Angeles oder Shanghai fliegt. Also, das ist eigentlich der Unterschied […]“*.[50]

Diese Aussage zur Hubfunktion von Flughafenchef Lütke Daldrup stimmt nicht, weil es nach der Wiedervereinigung im Rahmen der Flughafendiskussion durchaus ein umsetzungsfähiges privatwirtschaftliches Projekt mit einem fertigen Drehkreuzkonzept für Sperenberg gab (Dokument der Deutschen Bank, S.2).

---

48 *Ebd.*

49 *„Airliners“ vom 13.09.2018.*

50 *Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.09.2018, WP 18/2, S. 42.*

„Zu einem Low-Cost-Standort degeneriert“

In der Ausschusssitzung am 7. Dezember 2018 befragte **MdA Frank-Christian Hansel (AfD)** den geladenen Zeugen **Prof. Dr. Schwarz** als ehemaligen Geschäftsführer und Sprecher der Flughafengesellschaft FBS zu seiner Sichtweise der Flughafenentwicklung vor dem Hintergrund, dass der BER als Luftfahrtdrehkreuz (Hub) für Air Berlin zukunftsorientiert aufgestellt sein sollte.

> *Wir haben als AfD den Ansatz, dass wir sagen: Der Skandal ist natürlich die Zeitverzögerung und auch, dass er zu teuer ist, aber dass er zu klein ist von Anfang an.“*[51]

Der ZEUGE **DR. RAINER SCHWARZ** antwortet hierauf:

> *Im Augenblick müssen wir feststellen, dass der Flughafenstandort zu einem Low-Cost-Standort degeneriert ist. Also, der Flughafenstandort der Hauptstadt der fünf- oder sechsgrößten Industrienation ist von der Luftverkehrsstruktur praktisch vergleichbar mit einem Hahn oder Weeze […].“*[52]

Eigentlich sollte für die deutsche Fluggesellschaft Air Berlin ein Drehkreuz am BER aufgebaut werden. Es entwickelte sich jedoch anders:

> *Und das finde ich sowieso die spannende Frage, ich glaube das werden Sie auch beantworten müssen, warum Sie hier 6 oder 7 Milliarden ausgeben, damit dann anschließend die Berliner für 19,90 Euro nach Mallorca fliegen können.“* [53]

Und weiterhin schlussfolgert Schwarz, dass durch den Flughafen *„die Wirtschaftsunternehmen dieser Region anschließend die Möglichkeit haben, Businessverkehre abzuwickeln, oder dass sie die Möglichkeit haben, internationale Unternehmen zu akquirieren, weil sie Langstreckenverkehre haben, das erkennen wir in der Branche nicht ansatzweise hier in Berlin, und insofern darf ich zu dem zurückkommen, was ich eingangs gesagt habe. Ich wundere mich schon, wie politische Prioritäten hier gesetzt werden.“*[54]

---

51 *Frank-Christian Hansel (AfD), Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.12.2018, WP 18/7, S. 77.*

52 *Zeuge Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung vom 07.12.2018, WP 18/7, S. 78.*

53 *Ebd.*

54 *Ebd.*

Zur ursprünglichen Flughafenphilosophie führt Schwarz weiterhin aus, dass der Flughafen ohne ein One-Roof-Konzept, wonach 50 Prozent der Umsätze durch Non-Aviation generiert worden wären und die anderen 50 Prozent durch Aviation, nicht refinanzierbar gewesen wäre, was durch die Dominanz der Billigflieger nun ausgeschlossen sei.

Vor diesem Hintergrund sei er insofern sehr gespannt, *„wenn [der Flughafen] dann in Betrieb genommen wird, ausschließlich mit einer Ryanair und Easyjet. Da kann ich nur viel Spaß wünschen.“*[55]

2.4 Kostbarste Slots an Billigflieger abgegeben

Auf die Frage des MdA Schlömer (FDP), ob es eine Diskussion darüber gab, dass bei Kapazitätsengpässen der Nord- und Südbahn, *„eine dritte Startbahn in Betrieb gehen muss oder müsste“*[56] antwortet der ZEUGE **DR. RAINER SCHWARZ:**

> *„So, unsere Strategie war ganz bewusst gewesen, nicht diese 90*[57] *sofort in den Markt hineinzugeben, weil dann wäre das passiert, was Sie mit Inbetriebnahme des neuen Flughafens vergegenwärtigen müssen, dass nämlich die bestehenden Kunden Ihnen den Flughafen komplett zugemacht haben. Das wird ja jetzt passieren. Ha, Sie haben kostbarste Slots an Ryanair und Easyjet gegeben, die machen Ihnen den Flughafen dann zu. Das heißt, Sie können gar keine gescheiten Strukturen aufbauen.“*[58]

Damit ist die Entwicklung des Hauptstadtflughafens auf den beiden übriggebliebenen Start- und Landebahnen durch die Billigairlines (Low-Cost-Carrier) blockiert und eine dritte Start- und Landebahn wird durch Bürgerproteste und die wachsende Wohnbebauung in Brandenburg kaum möglich oder nur sehr langfristig durch ein extrem aufwändiges Planfeststellungsverfahren umsetzbar sein. Vor diesem Hintergrund den Flughafen Berlin-Tegel – entgegen dem Votum des Volksentscheids von 2016 – zu schließen, ist keine rationale Entscheidung und torpediert eine qualifizierte Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Berlin Brandenburg.

---

55 *A. a. O., S. 79*

56 *A. a. O., S. 91*

57 *Gemeint sind hier die Stundeneckwerte pro Bahn.*

58 *Ebd.*

Infolge der Slotverteilung und den *„Großvaterrechten“ ist die Präsenz der dominierenden Billigairlines-Verkehre zementiert. Denn gemäß den „Großvaterrechten“* hat eine Fluglinie, die einen Slot zu 80 Prozent ausnutzt, das Anrecht, diesen Slot auch in der nächsten Bezugssaison wieder zu fliegen. Dadurch werden Interkontinental- und Umsteigeverkehre auf Dauer weiterhin sehr deutlich unterrepräsentiert sein. Durch diese dauerhafte Low-Cost-Carrier-Struktur sind wiederum keine deutlich höheren und dem BER angemessenen Flughafengebühren und Passagiergrundentgelte möglich, ohne einen Abriss des Passagierwachstums oder eine Abwanderung der Billigairlines zu riskieren. Eine wesentliche Erhöhung der Non-Aviation-Umsätze wird am Hauptstadtflughafen somit kaum möglich sein.

Der BER ist mit etwa 70 Prozent Kurz- und Inlandsflügen im Wesentlichen ein *„Point-to-Point“* Flughafen, der andere Luftfahrtdrehkreuze speist bzw. von anderen Drehkreuzen gespeist wird. Damit bleiben die Einnahmen aus Entgelten begrenzt und können den Flughafenbetrieb nicht finanzieren. Dies gilt ebenso für die Bedienung des Schuldendienstes für den kreditfinanzierten Flughafenausbau.

3. Die Kapazitätsprobleme des BER

> Der Flughafen ist zu klein, Leute! Ich sage euch das; das wird nicht funktionieren!“ [59]
>
> *Dr. Mehdorn*

Das Thema der Kapazitätsengpässe am Flughafen BER und eine mögliche Entlastung durch einen Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel stand auch im Zentrum der Befragung des Zeugen Prof. Dr. Lütke Daldrup durch MdA Frank-Christian Hansel (AfD) am 12. Oktober 2018. Durch das Wachstum des Billigflieger-Segments sind die Kapazitäten generell zum begrenzenden Faktor am Flughafen BER geworden. Zusätzlich stellt aber die Gepäckförderanlage im Flugastterminal T1 ein weiteres Nadelöhr dar:

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Vielen Dank, Frau Vorsitzende! – Herr Dr. Lütke Daldrup! Wir ziehen um mit 22 Millionen etwa in den Terminal BER. Tegel wird auf Verschleiß gefahren. Die Differenzkapazität im Verkehrsaufkommen hatten wir gerade wieder. Jetzt fängt der BER an mit den 22, und Sie haben letztes Mal im Hauptausschuss gesagt: Eigentlich die Gepäckanlage, in die Sie investieren, die aber ’22 noch nicht da sein wird, die kommt ja erst später – – Das heißt, operativ wird auch der BER ’22 schon am Anfang auf Verschleiß gefahren. Sehen Sie das auch so? – Erste Frage.“*

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

> *Nein!“*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Warum nicht, wenn Sie sagen, dass die Gepäckförderanlage dort eigentlich erst einen optimalen operativen Betrieb ermöglicht?“*

---

59 *Zeuge Dr. Hartmut Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 23.11.2018, WP 18/6, S. 90.*

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

> *„Die Gepäckförderanlage ist für den Kunden – – Ausreichend große Warteräume sind seine Qualitätswahrnehmung, vernünftige Aufenthaltsbereiche, entsprechende Einkaufsmöglichkeiten usw. Das sind die Qualitäten, die der Kunde nach IATA-Standard – – Dies liegt deutlich über 22 Millionen in einem guten Standard.*
> *Der Engpass – – Ich kann nicht die Ursachen erklären. Ich habe nur in alten Aufsichtsratsprotokollen gelesen, dass die Gepäckförderanlage ursprünglich mal nach Auskunft der Geschäftsleitung 30 Millionen Passagiere können sollte. Das ist vor etwa zehn Jahren in Aufsichtsgremien so vorgetragen worden. Dann hat Herr Mehdorn eine Studie anfertigen lassen. – [unverständlich] – die Gepäckförderanlage kann nur 22 Millionen. Das ist ein technischer Engpass einer technischen Infrastrukturanlage. Der besteht darin, dass wir zwar eine super Gepäckförderanlage haben, eine super Sortieranlage, aber dummerweise nur acht Gepäckbänder. Wenn Sie sich vorstellen, dass jede zwei bis drei Minuten ein Flugzeug landet, haben Sie 20, fast 30 in der Stunde. Wenn Sie nur acht Bänder haben, müssen Sie jedes Band dreimal beschicken in der Stunde. Und dann haben Sie dort eine physikalische Grenze, bis zu der man einen vernünftigen Servicestandard abwickeln kann. Deswegen sollen zwei Bänder ergänzt werden. Dann würde man die Kapazität in diesem technischen limitierenden Faktor auf 27 Millionen Passagiere erhöhen. Das ist der Zusammenhang.“*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Aber, wenn ich es richtig verstanden habe: Dieser Engpass ist doch da von Anfang an.“*

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

Wir haben den Engpass. Wir kennen ihn schon relativ lange. Wir haben bewusst entschieden, diesen Engpass jetzt nicht zu beseitigen, weil wir fertigbauen wollen. Und wir werden nach Nutzungsgenehmigung des Gebäudes sofort die Gepäckförderanlage um zwei Bänder ergänzen. Die planerischen Dinge werden zurzeit bereits vorbereitet.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Vielen Dank! Dann halte ich aber erst mal auch fest: Es gibt diesen Engpass von Beginn an, und das ist dann eben auch ein anderes Wort für möglicherweise suboptimalen Start und auch dann Verschleiß, wenn es möglicherweise Probleme gibt bei der Einrichtung der Gepäckförderanlage.
Zurück zu Tegel: Wenn – und das ist ja genau das, was wir immer gesagt haben – Tegel saniert werden würde, würde die Kapazität auf das Erträgliche runtergefahren. Nun haben Sie aber auch gesagt – und das ist auch in der Planung –, dass sogar dieser Sechsmonatspuffer operativ nicht parallel betrieben werden soll, sondern man soll in zehn Tagen umziehen, und auch die Feuerwehr soll nicht mehr quasi in Tegel einen Flugbetrieb garantieren können. Das heißt, Sie fangen mit dem unmittelbar an, sozusagen den Flugbetrieb in Tegel zu stoppen und fangen mit den 22 Millionen an. Nochmal: Ist das so geplant gewesen zum Zeitpunkt des Einsetzens des Untersuchungsausschusses?“

ZEUGE **DR. ENGELBERT LÜTKE DALDRUP:**

Zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses war der Planungsstand so, dass in einem kurzen Zeitraum von vermutlich weniger als zwei Wochen der Umzug stattfindet, in dieser Zeit zwei Flughäfen parallel betrieben werden. Das kann operativ nur geleistet werden, weil wir den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Überstunden und Mehrarbeit und Urlaubssperre etc. abverlangen, und wir uns dann in einem Regelbetrieb am BER befinden und wir den rechtlichen Gegebenheiten entsprechend das sicherstellen, was wir in Tegel sicherstellen müssen, nämlich dass theoretisch der Flughafen wieder aufgemacht werden könnte, und zwar für einen Zeitraum von sechs Monaten. So ist die Rechtslage.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Ich komme jetzt nochmal zu dem Engpass. Wir haben gelernt durch die Rechtsgutachten, die auch vorgestellt worden sind im Zusammenhang mit der Volksabstimmung und der Frage der Offenhaltung – das haben alle drei Gutachter gesagt –, dass wir einen Puffer brauchen in Sachen Kapazität. Und die Frage der Kapazität wird uns immer trotzdem weiter beschäftigen. Insofern – –“*

VORSITZENDE MELANIE KÜHNEMANN-GRUNOW:

> *Herr Hansel! Beziehen Sie sich bitte auf den Fragenkomplex!“*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Ja, das ist die Frage. Wir reden auch über 1,1 Milliarden, über alle möglichen spekulativen Dinge. Und ich will jetzt hier einfach nochmal fragen: Wenn die Kapazität – – Herr Dr. Lütke Daldrup hat es gerade gesagt, dass wir hier auch einen technischen Engpass haben in Bezug auf die Kapazität vom Start an. Das haben wir, glaube ich, jetzt alle vernommen. Dann stellt sich doch die Frage, ob dieser Puffer – und da ist immer von 20 Prozent geredet worden – dann wirklich eine Schließung von Tegel erlaubt.“*[60]

60 *Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.10.2018, WP 18/4, S. 19 f.*

3.1 Die Frontier-Analyse „Tegel Offen Halten“

Auch in der Analyse des Unternehmens Frontier Economics, das die Fluggesellschaft Ryanair in Auftrag gegeben hatte, spielte das Kapazitätsproblem eine wichtige Rolle. Die Untersuchung mit dem Titel *„Tegel Offen Halten“*[61] wurde der Öffentlichkeit im Juni 2017 vorgestellt. Frontier Economics hatte dabei sowohl juristische als auch ökonomische Aspekte berücksichtigt.

In der Untersuchung wiesen die Berater von Frontiers darauf hin, dass sich die Prognosen zum Passagieraufkommen in Berlin, die in den Entscheidungsprozess zur Tegel-Schließung eingeflossen waren, im Nachhinein als falsch erwiesen haben. Für das Jahr 2015 waren 23,2 Millionen Passagiere prognostiziert worden. Die tatsächliche Zahl lag bei 29,5 Millionen. Erst für 2023 wurden 30,6 Millionen prognostiziert, bereits im Jahr 2016 lag das Passagieraufkommen in Berlin jedoch bei 33 Millionen.

Trotz dieser Zahlen hat der Luftverkehrsstandort Berlin offenbar noch immer Nachholbedarf. Frontier Economics wies darauf hin, dass das Fluggastaufkommen in Berlin noch immer weit unterhalb dessen liegt, *„was in anderen vergleichbaren europäischen Städten festzustellen ist“*.

> *Unseren Prognosen zufolge könnte das Passagieraufkommen in Berlin bis zum Jahre 2030 auf mindestens 56 Millionen Passagiere pro Jahr ansteigen.*[62] *[…] Mit Blick auf die Zeit nach 2030, unter Zugrundelegung des gleichen historischen Wachstumszusammenhangs, könnte die Nachfrage in Berlin in 2050 bereits 90 Millionen betragen.“*[63]

---

61 *Frontier Economics Ltd., „Tegel Offen Halten – Eine Analyse juristischer und ökonomischer Aspekte im Auftrag von Ryanair, Juni 2017.*

62 *Ebd. S. 79.*

63 *Ebd. S. 89.*

Im Vergleich zu europäischen Städten mit einer ähnlichen Einwohnerzahl, etwa Madrid oder Mailand, machte Frontier bei Berlin insbesondere ein zusätzliches Nachfragepotential bei Langstreckenflügen aus. Im Kontrast zu diesen Aussichten sah Frontier Economics, dass bereits die seinerzeitige Kapazitätsplanung der damals aktuellen Nachfrage hinterherhinkt, erst recht aber den Marktanforderungen in der Zukunft. Die Autoren der Studie wiesen dabei insbesondere auf die veranschlagte maximale Kapazität von 45 Millionen Passagieren pro Jahr für den Hauptstadtflughafen hin, die sich schnell als unzureichend herausstellen könnte.

Als weiteren kritischen Punkt machten die Studienautoren die begrenzte Kapazität am BER aus.

> *Die Kapazität der beiden Rollfelder am BER beträgt bei Eröffnung 62 Starts und Landungen pro Stunde; Tegel und Schönefeld bewältigen derzeit bis zu 68 Starts und Landungen pro Stunde.“*

In der Gesamtbetrachtung zog Frontier Economics in Zweifel, ob der Hauptstadtflughafen allein in der Lage sein wird, die gesamte Nachfrage ab 2030 noch zu befriedigen. Dabei wurde auch auf einen Aspekt hingewiesen, der in der Diskussion um die Flughafenkapazitäten regelmäßig zu kurz kommt, nämlich die Frage der Auslastung in den Spitzenzeiten des Flugbetriebs. Die reine Betrachtung von Jahreskapazitäten kann nämlich den Blick darauf verstellen, dass ein Flughafen mit wenig Abfertigungskapazitäten in den Spitzenzeiten schnell an seine Belastungsgrenze kommt.

Ein Weiterbetrieb Tegels hätte nicht nur wegen der begrenzten Kapazitäten am BER Vorteile gehabt. In der Untersuchung *„Tegel Offen Halten" wird auch auf das Flughafensystem im Großraum London eingegangen. Der Umstand, dass es dort mehrere Flughäfen gibt, öffnet Passagieren und Fluggesellschaften Wahlmöglichkeiten. Möglich wird damit auch die Entwicklung verschiedener konkurrierender Geschäftsmodelle. Der Wettbewerb mehrerer Londoner Flughäfen erbrachte laut einer Untersuchung der „Competition and Mergers Authority"* eine ganze Reihe von Vorteilen, beispielsweise mehr Effizienz im Betrieb der Flughäfen, eine höhere Servicequalität und mehr Streckenauswahl für die Flugkunden.[64]

Aus Sicht der Passagiere drohen bei Kapazitätsengpässen von Flughäfen ganz erhebliche negative Folgen. Insbesondere in Spitzenzeiten sinkt die Servicequalität, auf Dauer ist mit höheren Ticketpreisen zu rechnen.

Angesichts dieser Faktoren fiel die Bewertung einer Schließung des Flughafens Berlin-Tegel sehr deutlich aus:

> *Für den Fall, dass Tegel geschlossen würde, stehen auch Berlin signifikante Kapazitätsbeschränkungen und die damit verbundenen Wohlfahrtsverluste bevor. Anders als die meisten europäischen Städte hätte Berlin jedoch die Möglichkeit, zukünftige Kapazitätsengpässe schlicht dadurch zu vermeiden, dass man den bestehenden Flughafen Tegel neben dem BER weiterbetreibt. Auf Basis unserer Analysen sehen wir in der Fortführung des Flugbetriebs am Flughafen Tegel wesentliche wirtschaftliche Vorteile."*[65]

64 *Ebd. S. 90.*

65 *Ebd. S. 113.*

3.2 Exkurs: Kapazitätsproblem am BER-Bahnhof

Herr Zimmermann, der Brandschutzexperte vom Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald, äußerte im Rahmen der 20. Sitzung des 2. Untersuchungsausschusses, dass laut Planfeststellungsbeschluss für den Flughafenbahnhof eine Brandlast von etwa 4.000 Personen in der Stunde zulässig sei.[66] An dieser Stelle lohnt sich ein Hinterfragen dieser Zahl.

Wird ein Passagierwachstum von fünf Prozent unterstellt (bis 2018 lag dieser Wert in den letzten 10 Jahren bei 5,77 Prozent), ergeben sich folgende Szenarien. Hierzu ein Zitat aus der Verkehrsstudie, die das Unternehmen SPV Spreeplan Verkehr GmbH im Auftrag der Industrie- und Handelskammern Berlins und Brandenburgs angefertigt hat. Auf Seite 47 der 2019 veröffentlichten Studie von *„Spreeplan“* heißt es mit Bezug auf den Schienennahverkehr:

> *„Die zwischenzeitlich deutlich verbesserten Angebote im SPNV bedienen die Nachfrage und Kapazitätsreserven am Durchschnittstag.“*[67]

Allerdings existiert ein solcher Durchschnittstag in der Realität nicht, da der BER nur etwa 20 Stunden geöffnet ist.

Hier nun **3 Szenarien in Abhängigkeit vom Passagierwachstum und dem unterstellten Modal Split** (Verkehrsmittelwahl) für den Schienenverkehr entsprechend der Spreeplanstudie (alle Daten beziehen sich auf die Zeit vor der Corona-Pandemie):

- A - 2025 mit 49 Mio. Passagieren und einem Modal Split von 63 Prozent = 4.228 Passagiere
  Delta gegenüber der Brandlast 228 Passagiere
- B - 2030 mit 62 Mio. Passagieren und einem Modal Split von 63,3 Prozent = 5.376 Passagiere
  Delta gegenüber der Brandlast 1.376 Passagiere
- C - 2040 mit 100 Mio. Passagieren und einem Modal Split von 64,6 Prozent = 8.767 Passagiere
  Delta gegenüber der Brandlast 4.767 Passagiere

---

66 *Vgl. Zeuge Hartmut Zimmermann, Wortprotokoll der Vernehmung vom 22.11.2019, WP 18/20, S. 63.*

67 *Engpassanalyse Flughafen- und Flughafenumfeld, erstellt von SPV Spreeplan Verkehr GmbH im Auftrag der IHK Berlin Brandenburg, 23.1.2019.*

Schon 2025 wird die Schwelle der planfestgestellten Brandlast überschritten. Allerdings kann die nicht nur mit dem statistischen Jahresdurchschnitt bewertet werden, sondern es müssen neben dem 20-Stunden-Betrieb des BER (wie bereits oben inkludiert) gleichzeitig die Tageszeit- und Umlaufspitzen sowie die saisonalen Unterschiede berücksichtigt werden.

Der saisonale Flugverkehr liegt im Sommer mit rund 30 Prozent oberhalb des Durchschnittstages. Damit ergibt sich für die drei Prognosehorizonte und den entsprechenden definierten Modal Splits bei Berücksichtigung der saisonalen Unterschiede in Höhe von plus 30 Prozent **ein Delta für**

Szenario **A mit 1.497** Passagieren

Szenario **B mit 1.988** Passagieren

Szenario **C mit 7.339** Passagieren.

Hier wird die Brandlast massiv und dauerhaft überschritten. Allerdings ist diese Rechnung immer noch falsch, weil die Umläufe der Hauptkunden des BER mit drei bis vier Umläufen pro Tag, also die Kurzstreckenflüge mit einer hohen Frequenz/Dichte von Umläufen berücksichtigt werden müssen. Diese täglichen Stoßzeiten – besonders im Sommer – werden in der Spreeplanstudie nicht berücksichtigt, da nur mit komplizierten Rechenmodellen entsprechend des aktuellen Flugplans diese zusätzlichen Werte ermittelt werden können.

Da bereits im IST-Zustand von 2019 die Brandschutzauflagen fast überschritten worden wären, ist hier auch künftig mit einem absoluten Verkehrschaos zu rechnen. Gibt es dann auch noch Störungen im Betriebsablauf oder Verspätungen, ist das lebensgefährliche Chaos auf dem Flughafenbahnhof *„perfekt“*.

4. Tegel: Getäuschte Bürger

> Die klare Vorgabe vom Aufsichtsrat war: Das Thema Tegel wird nicht diskutiert. Es ist festgelegt: Tegel wird geschlossen.[68]
>
> *Dr. Karsten Mühlenfeld*

> Ich freue mich, dass mich so viele Leute ansprechen und sagen: Herr Wowereit, wir sind glücklich, dass wir noch von Tegel fliegen können.[69]
>
> *Klaus Wowereit auf dem Sommerfest der Berliner Wirtschaft im August 2012*

4.1 Die Schließung des Flughafens Tegel: missachteter Wählerwille

Der 2. Untersuchungsunterschuss befasst sich auch mit der Frage eines möglichen Fortbetriebs des Flughafens Berlin-Tegel.

Berlins Wähler hatten am 24. September 2017 die Gelegenheit, durch einen Volksentscheid über den Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel abzustimmen. Dabei stimmte eine deutliche Mehrheit von 56,1 Prozent dafür, *„sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern“*. [70] Lediglich 41,7 Prozent lehnten den Beschlussentwurf ab.

Professor Dr. Ziekow, der im Auftrag der FDP-Fraktion im Abgeordnetenhaus ein Rechtsgutachten gefertigt hatte, war zu dem Ergebnis gelangt, dass sich aus dem Volksentscheid eine unbedingte Handlungspflicht für den Berliner Senat zur Umsetzung ergeben hat.[71] Ferner wies Prof. Dr. Ziekow darauf hin, dass eine abwägungsfehlerfreie Aufgabe des Single-Airport-Konzepts grundsätzlich möglich erscheine.

---

68 *Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.1. 2019, WP 18/8, S. 82.*

69 *B.Z. vom 09.2012.*

70 *Bericht der Landesabstimmungsleiterin, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, B VII 4-2 -u/17).*

71 *Ziekow, „Rechtsgutachten zu den Fragen, welche Wirkungen der Volksentscheid vom 24. September 2017 betr. Weiterbetrieb des Flughafen Tegel zeitig und welche Möglichkeiten zur Änderung der landesplanerisch festgelegten Single-Airport-Konzepts bestehen“, S. 60.*

Der Gutachter bezeichnete auch den Versuch, sich mit Brandenburg zu einigen, nicht von vornherein als aussichtslos. Zudem wies er auf die Möglichkeit hin, unter dem Gesichtspunkt der Änderung der Geschäftsgrundlage oder einer Teilkündigung auch eine Änderung der Landesplanung herbeizuführen.

Aus unserer Sicht hat der damalige Berliner Senat versagt, diese aufgezeigten Möglichkeiten zu nutzen, um so das deutliche Votum der Berliner Bevölkerung für eine Offenhaltung von Tegel umzusetzen.

Berlins Regierender Bürgermeister Müller äußerte in seiner Befragung zwar, der Berliner Senat habe es sich im Umgang mit dem Ergebnis nicht leicht gemacht. Zugleich verwies er aber auch auf die Bindewirkung bestehender Beschlüsse und die Interessen der Gesellschafter Bund und Brandenburg. Tatsächlich scheint die Offenhaltung von Tegel aber ein Thema gewesen zu sein, das schnell abgehakt wurde. Denn laut Aussagen des Zeugen **Dr. Krüger** hat man sich mit der Option einer Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel im Aufsichtsrat nicht ernsthaft befasst.

ZEUGE **DR. WOLFGANG KRÜGER:**

> *Es ist relativ schnell deutlich gemacht worden von den politisch Verantwortlichen in Berlin, dass man diesen Volksentscheid nicht umsetzen wolle.“* [72]

Auch eine Aussage des Zeugen Elmar Kleinert bestätigt, dass der Weiterbetrieb von Tegel gemäß dem Ergebnis des Berliner Volksentscheids offenbar kein Thema war:

ZEUGE **ELMAR KLEINERT:**

> *Offiziell gar nicht, weil das Thema Tegel nie - - Das ist ein Unthema im Unternehmen.“* [73]

---

72 *Zeuge Dr. Krüger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 11.9.2020, WP 18/28, S. 27.*

73 *Zeuge Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 6.9. 2019, WP 18/17 S. 114.*

Die Aussage des ZEUGEN **DR. KARSTEN MÜHLENFELD** auf die Frage des MdA Frank-Christian Hansel (AfD) zur Perspektive von Tegel in der sich anbahnenden Kapazitätskrise reiht sich in die vorangegangenen Zitate ein:

> *Man arbeitet unter der Vorgabe des Aufsichtsrats, und die war eindeutig, die hieß Tegel wird geschlossen und keine Diskussion darüber! – Also musste ich als Geschäftsführer mich darum kümmern: Wie kann man die Kapazitäten in Schönefeld möglichst abdecken?"*[74]

Die darauffolgende Nachfrage des MdA Hansel (AfD), ob es vom ZEUGEN **DR. MÜHLENFELD** möglicherweise den Gedanken gab, sich den Doppelbetrieb mit Tegel aus wirtschaftlicher Sicht wenigstens gedanklich durchzuspielen, beantwortet Dr. Mühlenfeld:

> *Das war vom Aufsichtsrat nicht gewünscht, aber wie ich schon mal ausgeführt habe: Wir haben zumindest mal Überschlagsrechnungen gemacht. Und deshalb meine Aussage: Deutlich unter eine Milliarde waren damals die Berechnungen."*[75]

4.2 Das PwC-Gutachten: Flughafen Tegel selbst im Teilbetrieb rentabel

Die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel war aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein schwerwiegender Fehler. Vergeben wurde zum einen die Chance, durch die Weiternutzung der Infrastruktur in Tegel, auf kostenintensive Erweiterungsmaßnahmen am Hauptstadtflughafen BER zum Teil erst einmal verzichten zu können. Insbesondere eine Fortführung Tegels in einem Teilbetriebsszenario hätte die Möglichkeit geboten, in Ergänzung zum BER, Fluglinien und Passagieren ein Premiumangebot machen zu können. Dies hätte wiederum entsprechende Einnahmen ermöglicht.

Im Untersuchungsausschuss machte der Zeuge Kleinert deutlich, dass sich durch einen weiteren Betrieb des sanierten Flughafens Tegel infolge der ausreichenden Kosten die Möglichkeit geboten hätte, eine effizientere Entgeltpolitik zu realisieren: [76]

---

74 *Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25.01.2019, WP 18/8, S. 38.*

75 *Ebd.*

76 *Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin – 18. Wahlperiode, S. 83.*

ZEUGE **ELMAR KLEINERT:**

> *Wenn man in Tegel investiert, kann man Tegel im Grunde beliebig teuer machen nach oben, was ein wichtiges Instrument ist.“*

Wie aus dem Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhousCoopers (PwC) hervorgeht, dessen Offenlegung wir als AfD-Fraktion unablässig angemahnt haben, wären sowohl bei einem vollständigen Fortbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel, als auch bei einem Teilbetriebsszenario eine Wirtschaftlichkeit gegeben gewesen.[77] Konkret hatte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ein Fortführungsszenario *„Vollbetrieb“ mit jährlich rund 22 Millionen Passagieren untersucht sowie ein Szenario „Teilbetrieb“* mit rund 11 Millionen Passagieren im Jahr. Grundprämisse war bei beiden Szenarien, dass der BER der Hauptflughafen ist.

Interessant waren insbesondere die Ergebnisse für einen Teilbetrieb Tegels. Bei diesem Szenario ging PwC davon aus, dass deutlich geringere Investitionen für Schallschutzmaßnahmen notwendig seien. Im Vergleich zum Vollbetriebsszenario ging die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auch davon aus, dass sich durch den Wegfall betrieblich genutzter Gebäude, zum Beispiel des C-Terminals und der Start- und Landebahn Süd sowie durch eingeschränkte Betriebszeiten auch geringere Betriebskosten ergeben. Die Gesamtinvestitionen für den Zeitraum von 2018 bis 2027 schätzte PwC auf 845 Millionen Euro netto. Preisbasis war dabei das Jahr 2017.

PricewaterhouseCoopers stellte zudem fest:

> *Die Sensitivitätsanalyse habe ergeben, dass insbesondere auch eine Überschreitung der zu erwartenden Investitionskosten um 20 Prozent an der Wirtschaftlichkeitsprognose nichts ändere und die Betriebsfortführung dementsprechend auch unter dieser Bedingung wirtschaftlich vorteilhaft wäre.“* [78]

77 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Gutachten zur Wirtschaftlichkeit einer langfristigen Betriebsfortführung des Flughafens Berlin Tegel, I (FBB) Bd. 89, Bl 68, 118 VS-NfD).

78 Ebd. Bl. 118.

Daneben stellten die Wirtschaftsprüfer fest, dass bei der Umsetzung gezielter Investitionen im Bereich Non-Aviation sogar noch ein Potential zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Flughafens Tegel bestehe.[79] Sie wiesen darauf hin, dass für eine fundierte Wirtschaftlichkeitsanalyse des langfristigen Fortbetriebs des Flughafens Tegel eine umfassende Gesamtanalyse unter Einschluss abgestimmter Optimierungspotentiale erforderlich sei. Diese sollte alle wesentlichen Interdependenzen zwischen den drei Flughafenstandorten BER, Schönefeld und Tegel berücksichtigen.

Wir kritisieren das Versäumnis, dass PwC lediglich einen Auftrag für eine sogenannte *„Stand-Alone"*-Analyse erhalten hat, bei dem die Ermittlung eines Gesamtoptimums bei einem Parallelbetrieb von BER und Tegel unterblieb. Für uns drängt sich regelrecht der Eindruck auf, dass das erwartete Ergebnis der entsprechend von PwC angeregten und empfohlenen Folgebeauftragung dem Senat politisch nicht in die Landschaft gepasst hat und er sie daher bewusst nicht beauftragt hat.

Anhörung der Zeugin Heike Fölster am 26.2.2021, 37. Sitzung

Die Details der Auftragsvergabe für das Gutachten waren Thema der Befragung der Zeugin Heike Fölster.[80]

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

> *Ja, das PwC-Gutachten, das hat uns alle ja hier schon öfters beschäftigt. Es ist losgetriggert worden, würde ich jetzt mal so sagen, von Herrn Lütke Daldrup. (...) PwC hat dann ein Angebot gemacht. Es wurden Veränderungen in dem Aufgabenumfang gemacht, und final im Namen der FBB hat es dann der Einkauf beauftragt, so wie das einfach dann die Fachabteilungen machen, aber initiiert und losgetreten wurde es Herrn Lütke Daldrup.*

79 *Ebd. Bl. 118.*

80 *Zeugin Heike Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.2.2021, WP18/37, S. 11.*

SEITE 56

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Es ist ja dann auch abgeliefert worden mit einem Schreiben an die Geschäftsführung vom 6. Juli mit dem Ergebnis, was ja auch schon besprochen worden ist, dass eigentlich die Optimierung noch mal in Auftrag gegeben werden müsste, um den Doppelbetrieb wirklich zu beurteilen, weil man da wahrscheinlich wirtschaftlich noch mehr rausholen könnte. – Wieso ist es dazu nicht gekommen, oder wie lief die Diskussion innerhalb der Geschäftsführung dazu ab?

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

Es hätte eigentlich schon im ersten Schritt damit beauftragt werden müssen. Das habe ich auch damals aus meinem Urlaub kommuniziert, weil es machte Standalone nur die Betrachtung Tegel an sich keinen Sinn, weil die Flughäfen aufgrund der Kostenumlage per se immer positiv sind, entweder sehr groß oder wenig, aber durch diese ganzen Kostenumlage sind die eigentlich per se positiv. Das heißt, es hätte immer im Gesamtkontext mit dem BER gemacht werden müssen und wie sich das mit den einzelnen Themen verhält. Das ist, wie gesagt, bei der Erstbeauftragung nicht passiert, und im Nachgang hat man es dann auch nicht mehr nachgeholt.

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Ist das so diskutiert worden, lapidar nach dem Motto: Man braucht zwei Feuerwehren - das hören wir ja hier auch immer -, das ist dann halt teurer, wenn man zwei Feuerwehren parallel hat, also können wir uns das schenken? Oder ist es nicht eher, dass man eigentlich gesehen hat: Oh, das ist jetzt, glaube ich, ein bisschen gefährlich, wenn uns hier testiert wird, dass Tegel wirtschaftlich betrieben werden kann, sei es im Vollbetrieb oder zur Hälfte, wie es ja auch in dem Gutachten drin ist, dass man gesagt hat, wenn man jetzt quasi von einer BP-Gesellschaft testiert bekommt, dass es wirtschaftlich betreibbar ist und auch ein Doppelbetrieb sogar optimaler wäre, also noch wirtschaftlicher, dass das politisch einfach den Interessen des Senats entgegengestanden hätte?*

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

> *Wir sind ja nicht dafür da, die Interessen des Senats irgendwie dort umzusetzen, aber wenn ich allein auf der Welt gewesen wäre zu dem Zeitpunkt, hätte ich das Gutachten, so wie es beauftragt wurde, nicht beauftragt.*

4.3 Die Chance auf eine Tegel-Privatisierung wurde verschenkt

Leichtfertig aus der Hand gegeben haben die politisch Verantwortlichen mit der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel auch die Option, den Flughafen komplett oder teilweise zu privatisieren und so Einnahmen zu erzielen. Aus Sicht der Steuerzahler ebenfalls bedauerlich ist, dass die Möglichkeit den Regierungsflugbetrieb zumindest zeitweilig in Tegel zu belassen, offenbar nicht ernsthaft geprüft und in Erwägung gezogen wurde. Das Drängen des Bundes auf eine Interimslösung auf dem BER verursachte so Kosten, die vermeidbar gewesen wären.

Der Zeuge Mühlfeld wies im Untersuchungssauschuss darauf hin, dass damit auch die Chance vertan wurde, die Flughafengesellschaft von einem Bauvorhaben zu entlasten.[81] Zur Frage der Kosten einer Komplettsanierung von Tegel führte der Zeuge Kleinert bei seiner Befragung aus:

ZEUGE **ELMAR KLEINERT:**

> *Ich weiß, dass da Kosten von 1 Milliarde zusammengetragen wurden, die mir die Kollegen von der Technik im Hause der FBB aber nie bestätigt haben.*“[82]

---

81 *Zeuge Dr. Mühlenfeld, Wortprotokoll der Vernehmung vom 25. 1. 2019, WP 18/8, S. 12.*

82 *A. a. O., S. 80..*

Anhörung Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup am 12. 10. 2018, 4. Sitzung

> *Mir geht es nicht darum, Tegel zu schließen, sondern den Steuerzahlern Kosten zu ersparen.*“[83]
>
> *Prof. Dr. Lütke Daldrup (Geschäftsführer der FBB seit 2017)*

Anders als dies Prof. Dr. Lütke Daldrup anzunehmen scheint, steigen die Infrastrukturkosten bzw. die Investitionskosten durch die Schließung des Flughafens Tegel. Der Kapazitätsverlust in Tegel muss nämlich durch einen kostenintensiven Masterplan für den BER kompensiert werden. Damit sparen die Steuerzahler keine Kosten.

Die Strategie *„aus sechs mach zwei Start- und Landebahnen“* sieht nur auf den ersten Blick billig aus. In der Realität ist sie aber umso teurer, denn durch den hohen Billigflieger-Anteil sind die Umsätze auf dem BER nicht auskömmlich. Zusätzlich zu den ohnehin zu hohen Baukosten des Flughafens lässt der Masterplan die Kosten noch weiter steigen. Zudem besteht das Risiko, dass der BER mit lediglich zwei Start- und Landebahnen bei über 50 Millionen Passagieren nur suboptimal funktionieren wird.

Wie das Gutachten des Wirtschaftsprüfungsunternehmens PricewaterhouseCoopers zeigt, hätte der Flughafen Berlin-Tegel bei einem Weiterbetreib selbst mit einem halbierten Passagieraufkommen rentabel arbeiten können. Ein Gesamtkonzept unter Einbeziehung von Tegel hätte zudem mit einer überschaubaren Investitionssumme relativ einfach und preiswert strukturiert werden können. Dabei hätte Tegel in einem Teilbetriebsszenario mit jährlich etwa 10 Millionen Passagieren vor allem für Premiumflüge genutzt werden können. Das Segment der Billigfliegerei hätte wiederum über den Flughafen Neuhardenberg abgefertigt werden können, falls die wachsende Nachfrage das erfordert. Neuhardenberg wäre mit geringen Investitionsmitteln aktivierbar und man bräuchte planungstechnisch nur die entsprechenden Landespläne anzupassen, wie es bereits beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI (später BER) getan wurde, um keine Konkurrenz für den *„Solitärflughafen“* zuzulassen. Das Ergebnis wäre eine Verteilung des Flugverkehrs in der Region Berlin Brandenburg.

---

83 *„Berliner Zeitung“ vom 30. April / 01. Mai 2020, S. 11*

4.4 Tegel als Sicherheitsreserve im Berliner Luftverkehrssystem

Mit der Schließung des Flughafens Berlin-Tegel wurde die Chance vergeben, in Berlin ein arbeitsteilig operierendes Flughafensystem mit Kapazitätsreserven zu etablieren und einen Ausweichflughafen für Notfälle unmittelbar in der Region zu haben.

Auf die Frage des Abgeordneten Ewers (CDU) nach den Folgen eines Ausfalls einer Start- und Landebahn antwortet der ZEUGE **ELMAR KLEINERT** bei seiner Befragung im Untersuchungsausschuss:

> *Berlin kommt aus einer Situation, wo man sechs Start- und Landebahnen hatte […] und wir werden in Zukunft zwei Start- und Landebahnen haben. Das ist natürlich hinsichtlich der Redundanz beim Ausfall einer Bahn […].“*[84]

Auf Nachfrage von Stefan Ewers (CDU), wie oft das passiert, antwortet der Zeuge Kleinert:

> *Im Schnitt zwei- bis viermal im Jahr.“*[85]

Die Zeiträume des Ausfalls könnten hierbei sehr unterschiedlich sein, von drei Stunden bis zu einem Tag. Auch beim Wetter sei das kompliziert, da nun nicht mehr auf Tegel oder Schönefeld ausgewichen werden könne, sondern nur noch zu anderen Flughäfen, weshalb man aus Sicherheitsgründen auch noch mehr Reservetreibstoff mitführen müsse.[86]

---

84 *Zeuge Elmar Kleinert, Wortprotokoll der Vernehmung vom 06.09.2019, WP 18/17, S. 79, S. 88.*

85 *Ebd.*

86 *A. a. O., S. 88 ff.*

Zum Thema Redundanz führt er aus, dass bei einem Ausfall eines Infrastrukturbausteins an anderer Stelle nicht mehr abbildbar sei, wann man wie beim BER am Rande der Kapazitätsgrenze operiere.[87]

ZEUGE **ELMAR KLEINERT:**

> *Wenn man einen Flughafen wie den BER in Betrieb nimmt ohne Reservekapazitäten, […] dann sind das Risiken, die nicht abgedeckt sind, wenn Sie einen Flughafen mit 100 Prozent Last in Betrieb nehmen.*“[88]

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Dr. Mehdorn auf eine Frage des MdA Frank-Christian Hansel (AfD): Nicht nur aus Sicherheitsgründen gibt es *„auf der ganzen Welt überhaupt keine Hauptstadt, die nur zwei Landebahnen hat – gibt es nicht“*.[89]

---

87 *Ebd.*

88 *A. a. O., S. 82.*

89 *A. a. O., S. 92.*

5. Eine T-Party am BER: selbstgemachtes Chaos durch bauliche Planänderungen

> *Der erfolgreiche Zaubertrick besteht darin, den normalerweise in Stein gemeißelten Planfeststellungsbeschluss durch zeitraubende Änderungsanträge anzupassen.“* [90]
>
> *Meinhardt von Gerkan*

5.1 Kostentreibendes Betonmanagement: T1, T2, T3, T4 und T5

Bereits bis zum ersten Spatenstich des Flughafens im Jahr 2006 schossen die Kosten in die Höhe. Mit dem Baubeginn entstanden weitere *„Parallelkosten“ durch ständige Planänderungen, Eingriffe und Vorgaben, was eine Kostenexplosion zur Folge hatte. Wie umfangreich diese Änderungen waren, verdeutlicht eine Aufstellung, die wir im Anhang 2 beigefügt haben. Die sieben Eröffnungsverschiebungen seit Baubeginn waren jedoch nicht nur immens kostspielig, es ging auch wertvolle Zeit verloren, die projektseitig nicht vorhanden war. Die Terminalparty oder kurz „T-Party“* bedeutet in diesem Zusammenhang das kostenintensive Betonmanagement der Bauherrin und Flughafengesellschaft FBB, um insbesondere die Billigflieger-Passage (LCC) in den Terminals T1, T2, T3, T4 und T5 unterzubringen. Leider wurde dieser komplexe Zusammenhang, der bezogen auf das Terminal 1 nachfolgend dargestellt wird, von den Flughafenmanagern, Aufsichtsräten und Regierungsparteien vollkommen verkannt.

Seit der Billigfliegeroffensive Anfang 2000 stellte sich immer deutlicher heraus, dass das zu bauende Flugastterminal (FGT später T1) viel zu klein für die künstlich erzeugten Billigfliegerpassagiere sein würde. Damit begann die T-Party auf dem märkischen Sand, um die Passagierströme durch Beton zu kanalisieren und aufzufangen. Nachdem das zweite Privatisierungsverfahren abgebrochen worden war, begann die öffentliche Hand, die teuren Betonkapazitäten den Billigfliegern hinterherzubauen. Den sieben Eröffnungsversuchen folgte die Planung, der Bau und der Umbau von insgesamt fünf Terminals entsprechend des Masterplans. Die Opfer waren die Flughäfen Tempelhof und Tegel bzw. deren vier Start- und Landebahnen.

---

90 Von Gerkan, Meinhard: Black Box BER. Vom Flughafen Berlin-Brandenburg und anderen Großbaustellen. Wie Deutschland seine Zukunft verbaut. Quadriga Verlag. Berlin 2013, S. 62 ff.

In diesem 2. BER-Untersuchungsausschuss haben Vertreter der Regierungskoalition regelmäßig versucht, die am Flughafenbau beteiligten Unternehmen für die Kostenexplosion und die Verschiebungen der Eröffnungstermine verantwortlich zu machen. Besonders deutlich wird dies am Umgang mit dem Generalplaner, der Planungsgemeinschaft berlin-brandenburg international (pg bbi). Der pg bbi war am 23. Mai 2012 fristlos gekündigt worden.

Dieser Schritt hatte einen monatelangen Stillstand auf der Baustelle zur Folge. In seinem Sondervotum zum Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode beschrieb der Abgeordnete Delius die Nachwirkungen der Entlassung im Detail:

> *DieTalfahrt" des Projekts wurde laut Mehdorn durch die im Mai 2012 vorgenommene Kündigung der Generalplaner der pg bbi fortgesetzt. Danach habe auf der Baustelle einregelrechter Brain Drain" eingesetzt. Schließlich sei die Bautätigkeit zum Erliegen gekommen. Das neue Flughafen-Management hätte sodanndie Bauherrenfunktion, die de facto nicht mehr vorhanden war, vollkommen neu aufbauen" müssen. Neben Amann sah demnach auch Mehdorn die unüberlegte Kündigung der pg bbi als negativ für das Projekt an."*[91]

Tatsächlich wurde durch die ad hoc Entscheidung, dem Generalplaner zu kündigen, dem Projekt ein so empfindlicher Schlag versetzt, dass dies zu einem dramatischen Verzug und zu einem noch größeren Chaos führte. Denn das Großprojekt wurde über Nacht kopflos. Wie Martin Delius in seinem Sondervotum beschreibt, war die Flughafengesellschaft weder in der Lage, die Tragweite ihrer Trennung von dem bisherigen Generalplaner realistisch einzuschätzen, noch eine angemessene Kompensation zu organisieren:

---

91 *Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/3000 Band II, Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius, S. 185.*

> *Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit stellte […] fest, dassim Aufsichtsrat seinerzeit die Frage nach den Auswirkungen der Trennung von der pgbbi, einschließlich eines Projektstillstands, erörtert worden sei. Auch vor dem Hintergrund dieser Risiken und der erteilten Auskünfte sei die Entscheidung über die Trennung von der pgbbi sachlich richtig gewesen.“ Diese Passage des Aufsichtsratsprotokolls macht deutlich, dass seitens der Flughafengesellschaft zum Zeitpunkt der Trennung von der pg bbi kein Überblick über deren vorliegende Leistung vorhanden war. Dennoch wurde die Trennung vollzogen und im Nachhinein festgestellt, dass eine Kompensation nicht ohne weiteres zu bewerkstelligen war.“*[92]

Architekt Meinhard von Gerkan, Gründer des Unternehmens gmp und führend an der Planungsgemeinschaft bbi beteiligt, versuchte offenbar, den damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, Klaus Wowereit, auf die drohenden Folgen der fristlosen Kündigung des Generalplaners aufmerksam zu machen:

> *Meinhard von Gerkan, Gründer von gmp, schrieb 2013 in seinem Buch zum BER, dass der, schwerwiegendste Schaden‘ für das Projekt durch die ‚über Nacht erfolgte‘ Kündigung verursacht worden sei. Seit dem Tag der Kündigung sei die Baustelle verwaist. Wenige Tage nach der Kündigung habe er sich brieflich an den damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit gewandt, und auf die sehr kostspieligen Konsequenzen mit Nachdruck hingewiesen‘. […] Dieses Schreiben sei erst nach einem Monat beantwortet worden. Die Antwort habe sich ‚auf die dreizeilige Mitteilung‘ beschränkt, dass ‚man dafür nicht zuständig sei, ich möge mich bitte an die Geschäftsführung des Flughafens wenden‘.“*[93]

92 *Ebd.*

93 *Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. WP, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 1140, Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius, S. 184.*

5.2 Ständige Änderungsanforderungen an Meinhard von Gerkan

In seinem Buch *„Black Box BER“ systematisiert und beschreibt Gerkan die „Dramaturgie einer selbst gemachten Katastrophe (namens) BER“* wie folgt[94]:

- Das gescheiterte Privatisierungsverfahren, der Planungswettbewerb und die Bauausschreibung[95]
- Unklarheiten über die Bauaufgabe[96]
- Willkür politischer Terminsetzungen mit schwerwiegenden Kostenkonsequenzen[97]
- Überfallartige Änderungswünsche[98]

Nach dem gescheiterten zweiten Privatisierungsverfahren entschloss sich der Aufsichtsrat, das Projekt selbst zu stemmen – was sich als fataler Fehler herausstellte –, *„ohne über das nötige Know-how oder Erfahrungen im Umgang mit Großprojekten zu verfügen. Das Unheil nahm damit seinen Lauf“*,[99] so von Gerkan. Nach den ersten beiden ausgeschriebenen Planungsphasen mit Vor- und Entwurfsplanung verlief die Vergabe noch störungsfrei. *„Dann entwickelte der Bauherr die unglückliche Vergabestrategie, nur einen einzigen Generalunternehmer für den Bau des Flughafenterminals zu beauflagen“*.[100/101]

---

94 Von Gerkan, Meinhard: Black Box BER. Vom Flughafen Berlin-Brandenburg und anderen Großbaustellen. Wie Deutschland seine Zukunft verbaut. Quadriga Verlag. Berlin 2013, S. 60.

95 A. a. O., S. 61ff.

96 A. a. O., S. 63 ff.

97 A. a. O., S. 66 ff.

98 A. a. O., S. 68.

99 A. a. O., S. 61.

100 A. a. O., S. 62.

101 Gemeint ist hier wohl nicht „beauflagen“, sondern „beauftragen“.

SEITE 66

Und weiter:

> *Die abermalige Bauausschreibung vernichtete viel Zeit, förderte aber immerhin vier, in den Augen des Bauherrn allerdings viel zu teure, Bieter zu tage. Auch dieses Verfahren wurde ergebnislos aufgehoben. Zeit und Geld waren verplempert worden, ohne dass irgendein Fortschritt erzielt oder eine tragfähige Lösung in Sicht war. […] Weit gravierender waren die Unklarheiten über die eigentliche Bauaufgabe. […] Ohne jedes Mitsprache- oder Beratungsrecht der Architekten wurde per ‚Ordre du Mufti' im Planfeststellungsverfahren eine Dimensionierung der Passagierabfertigungsanlagen festgeschrieben, in der schrittweise geänderte bauliche Anforderungen auch durch Zauberkünstler nicht unterzubringen waren. Der erfolgreiche Zaubertrick besteht darin, den normalerweise in Stein gemeißelten Planfeststellungsbeschluss durch zeitraubende Änderungsanträge anzupassen. Die Fluggastzahlen, vor allem die Spitzenstundenbelastungen, für jede Flughafenplanung unverzichtbare, wenn auch schwer zu berechnende Kennwerte, wurden entweder gar nicht ermittelt oder verschwiegen […].“* [102]

Weiter führt von Gerkan aus, dass ein Flughafenmanager aus dem Flughafenvorstand diesbezüglich *„die Augen vor den zukünftigen Passagierzahlen verschließt“*[103].

Und weiter zum Terminal:

> *Aber selbst die vom Bauherrn zu klein konzipierte Größe des Terminals von 220.000 Quadratmetern (tatsächlich gebaut wurde eine Fläche von 340.000 Quadratmetern) hat die Flughafengesellschaft angesichts der weit über ihrem eigenen Kostenbudget geschätzten Bausumme nicht abgeschreckt, eine weitere Reduktion der Terminalfläche um 20.000 Quadratmeter auf 200.000 Quadratmetern anzuordnen.*
> *Kurz darauf handelte der Bauherr seiner eigenen Anordnung zuwider, indem er selbst ständig neue und vergrößerte Flächenanforderungen stellte. Einen Grund gaben die gemäß der EU-Verordnungen aus dem Jahre 2005 erhöhten Sicherheitsrichtlinien vor. Danach müssen ankommende Passagiere entsprechend ihrer jeweiligen Zugehörigkeit zum Schengen – bzw. Non-Schengen-Raum mittels getrennter Verkehrswege separiert werden, weswegen*

---

102 A. a. O., S. 62 ff.

103 A. a. O., S. 65.

> *wir – in Ermangelung einer genügend großen Fläche – eine Zwischenebene einfügen mussten, die zu einer geringeren Geschosshöhe im Erdgeschoss führte, was wiederum zwanghafte Anpassungen der technischen Anlagen erforderte, die ihrerseits umfangreiche Planungs- und Bauänderungen auslösten.“* [104]

Es wird deutlich, wie Fehlplanungen und sich widersprechende Anordnungen des Bauherrn Zeit und Kosten in besonders eklatanter Weise erhöhen. In Ermangelung eines fachlich determinierten Terminplans, der durch fachkundige Planer und Bauleiter mit den terminlich strukturierten Arbeitsabläufen erarbeitet werden müsste, ist das nach der Erfahrung von Gerkan beim Hauptstadtflughafen völlig anders:

> *Im Falle des Hauptstadtflughafens indes wurden – unabhängig von einem sachverständig ausgearbeiteten Terminplan – Eröffnungstermine nach dem politischen Kalender gesetzt, zumeist mit verkürzten oder zu kurz bemessenen Fristen und gegen den Einspruch der Bauleitung.“* [105]

Abschließend sei auf die Aussagen von Gerkans zur Frage der *„überfallartigen Änderungswünsche“* hingewiesen:

> *„Als die Vergabe an einen Generalunternehmer nicht einmal, nein, zweimal scheiterte, wollte man die verlorene Zeit scheinbar sinnvoll nutzen und initiierte die erste große Umplanung: die Verdichtung der Verkaufsflächen auf der Luftseite. Dies führte zwar zu erhöhten Mieteinnahmen aus den Non-Aviation-Flächen, aber auch zur Reduktion von Check-in-Schaltern und damit zur Reduktion der Abfertigungskapazitäten und der Kapazitäten in den Wartezonen. Wir schlugen vor, das Terminal, wie ursprünglich geplant, um jeweils ein Joch (43,25 Meter) nach Norden und Süden zu erweitern, und bezifferten die Mehrkosten für diese Kapazitätserweiterung. Der Vorschlag wurde vom Bauherrn unter Verweis auf die Kostenobergrenze abschlägig beschieden.*
>
> *Die Kosten für die Umplanung und die Umwidmung der Nutzungen (mehr Non-Aviation-Flächen bei weniger Aviation-Flächen) erhöhten die Anforderungen an die Planung und an die Brandschutzmaßnahmen weiter.*

---

104 Ebd., S. 65.

105 A. a. O., S. 67.

SEITE 68

> *Wenn man heute über die Kostenexplosion spricht, unterschlägt man diese zum Teil wesentlichen und ständig geänderten Anforderungen und die damit verbundenen Manöver des Bauherrn. Mit anderen Worten, das Bauvolumen stand im krassen Gegensatz zur Kostenschätzung, und die weiteren Anforderungen unterlagen fortlaufender Veränderung. Die Bruttogeschossfläche stieg um 70 Prozent von 200.000 Quadratmeter auf 340.000 Quadratmeter. Eigentlich ein Problem was jeder Eigenheimbauer kennt – nur ging es in diesem Fall um 400 Millionen Euro öffentlicher Gelder.“*[106]

Im Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschuss BER wird der Gerkan-Entlassungsskandal außerhalb der Sondervoten praktisch nicht thematisiert. Wir vermuten, dass damit von dieser Fehlentscheidung abgelenkt werden sollte.

106 *A. a. O., S. 69 ff.*

6. Das Versagen des Aufsichtsrats und der Gesellschafter

> Ob die alles richtig gemacht haben, das möchte ich hier nicht beurteilen. Wir haben jedenfalls [...] kein Aufsichtsratsmitglied kritisiert."[107]
>
> *Ralf Karasch (Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Finanzen; dort seit 2004 zuständig für die Beteiligung des Landes Berlin an der Flughafengesellschaft)*

6.1 Strukturelle Defizite bei der Überwachung des Aufsichtsrates

Einleitend zur Befragung des Zeugen Karasch durch den Abgeordneten Hansel (AfD) ein Zitat aus dem Sondervotum der Linken zum 1. Untersuchungsausschuss:

> *„Für Berlin nahm und nimmt der Jurist Ralf Karasch, Mitarbeiter im Beteiligungsreferat der Senatsverwaltung für Finanzen, diese Aufgabe wahr. Was als Vorteil bei der Arbeitsteilung innerhalb der Finanzverwaltung erscheinen mag, erweist sich bei näherer Betrachtung als struktureller Fehler zur Wahrnehmung der Gesellschafterposition.*
> *Karasch war und ist zugleich Gesellschafter und Referent für ein Mitglied im Aufsichtsrat. Das allein ist Grund genug, berechtigten Zweifel an der verantwortungsvollen Wahrnehmung der Gesellschafterrechte Berlins zu hegen. So hat Herr Karasch in der Rolle des Gesellschafters über die jährliche Entlastung desjenigen Aufsichtsratsmitglieds zu entscheiden, dessen Tätigkeit im Aufsichtsrat er persönlich durch Zuarbeiten maßgeblich beeinflusst. Bei seiner Vernehmung konnte Herr Karasch keinerlei nachvollziehbare Erläuterungen geben, wie seine Tätigkeit in der Gesellschafterversammlung von der Arbeit des Aufsichtsrats inhaltlich zu unterscheiden wäre. Auch konnte er keinerlei Beispiele benennen, für welche grundsätzlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Aus- und Neubau des BER laut Aufgabenkatalog der Gesellschafterversammlung er als Mitglied derselben Verantwortung sah.*

---

107 Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. Wahlperiode, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 608, Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, S. 27.

> *Trotz der formell gesellschaftsrechtlich herausgehobenen Stellung kam in dieser Konstellation der Gesellschafterversammlung keine eigenständige, verantwortliche Rolle bei der Unternehmenssteuerung zu […]. Da der Vertreter Berlins in der Gesellschafterversammlung Karasch dem Regierenden Bürgermeister Wowereit als Aufsichtsratsvorsitzendem und dem Mitglied des Aufsichtsrats aus der Senatsverwaltung für Finanzen dienstrechtlich unterstellt ist, war eine eigene Positionierung gegenüber den im Aufsichtsrat getroffenen Entscheidungen ohnehin schwierig.“*[108]

Damit wurden durch die Fraktion DieLinke gravierende strukturelle Defizite bei der Überwachung des Aufsichtsrates aufgedeckt. An dieser Situation hat sich bis zum 2. Untersuchungsausschuss nichts geändert, obwohl der Zeuge Karasch seitens der Senatsverwaltung für Finanzen nach wie vor für die Beteiligung des Landes Berlin an der Flughafengesellschaft zuständig ist.

Es stellt sich also auch im 2. Untersuchungsausschuss die brennende Frage, inwiefern der Gesellschaftervertreter Berlins den Aufsichtsrat oder die Aufsichtsratsmitglieder kontrolliert hat.

Im 1. Untersuchungsausschuss wurde das Thema *„Karasch“* im Sondervotum von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen insofern aufgegriffen, dass Karasch keine Aufsichtsratsmitglieder kritisiert habe:

ANDREAS OTTO (GRÜNE):

> *Nicht? Also die haben immer alles richtig gemacht?“*

ZEUGE **RALF KARASCH:**

> *Ob die alles richtig gemacht haben, das möchte ich hier nicht beurteilen. Wir haben jedenfalls, um Ihre Frage zu beantworten, jetzt kein Aufsichtsratsmitglied kritisiert.“*

ANDREAS OTTO (GRÜNE):

> *Okay! - Sehen Sie es denn als Ihre Aufgabe an zu prüfen, ob die Aufsichtsratsmitglieder oder auch die Entscheidungen des Gesamtaufsichtsrates korrekt sind?“*

---

108 Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. WP, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 853, Sondervotum der Fraktion Die Linke, S. 9.

ZEUGE **RALF KARASCH:**

> *Die Gesellschafter sind Wahrer der Eigentümerinteressen - [Andreas Otto (GRÜNE): Eben!"] - und haben natürlich in dem Umfang auch die Aufgabe, darüber zu entscheiden oder zu befinden, inwieweit Aufsichtsratsentscheidungen mit dem Interesse des Unternehmens oder dem jeweiligen Interesse der Anteilseigner in Übereinstimmung zu bringen sind."*[109]

Wenn der Zeuge Karasch weder den Aufsichtsrat noch ein Aufsichtsratsmitglied kritisiert hat, dann liegt das an diesen fundamentalen Konstruktionsfehlern bei der Überwachung des Aufsichtsrates, die bis heute weiter bestehen. Der Abgeordnete Otto kommt zu der Schlussfolgerung: *„Letztendlich wurden die umfassenden eigenständigen Kontroll- und Einflussrechte durch Mitglieder der Gesellschafterversammlung nicht genutzt."*[110]

Im Rahmen seiner Befragung im 2. Untersuchungsausschuss am 29. Mai 2020 durch den Abgeordneten Hansel (AfD) bestätigt der Zeuge Karasch seine fehlende Ausübung der Kontrollfunktion anhand eines Beispiels.

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Schönen, guten Nachmittag, Herr Karasch! Koordinierung ist ja auch immer eine politische Geschichte, gerade auch in der Senatskanzlei. Ich frage mal gleich direkt: Haben Sie davon Kenntnis genommen, dass es ein Gutachten gibt von Pricewaterhouse zur Wirtschaftlichkeitsberechnung von Tegel?"*

ZEUGE **RALF KARASCH:**

> *Es ist uns bekannt, dass ein solches Gutachten existiert."*

109 *Bericht des 1. UA des Abgeordnetenhauses von Berlin 17. WP, Drucksache 17/3000 Band II vom 14.06.2016., S. 608, Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, S. 27.*

110 *Ebd.*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Haben Sie es in Ihrem Aktenbereich?“

ZEUGE RALF KARASCH:

Wir haben dieses Gutachten nicht in unserem Aktenbereich. Es ist aber vom UA Bmc, glaube ich, seinerzeit angefordert worden. Wir haben es in einem verschlossenen Umschlag erhalten und ebenso verschlossen an den UA Bmc weitergeleitet.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Wie kommt es, dass, wenn das Beteiligungs-unternehmen so ein Gutachten erstellen lässt, mit relativ relevanten Daten, sozusagen dann von der Beteiligungsführung gar nicht zur Kenntnis genommen wird?“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

So weit uns bekannt ist, war dieses Gutachten nicht abgenommen, aus was für Gründen auch immer. Insofern hatten wir die Geschäftsführung gebeten, entweder das Gutachten abzunehmen oder ein neues Gutachten zu erstellen. Nicht so konkret, aber wir haben der Geschäftsführung gesagt: Wir sind jetzt nicht in der Lage über ein solches Gutachten zu sprechen, wenn es einfach von der Geschäftsführung selbst nicht abgenommen wurde. Das ist nämlich in der Regel die Reihenfolge.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Wenn es sich aber herausstellt, dass es abgenommen ist und auch bezahlt worden ist, stellt sich das dann anders für Sie dar oder nicht?“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

„Zunächst einmal sind solche Gutachten in den Bereich der Geschäftsführung einzuordnen. Da hat die Geschäftsführung auch relativ große Freiheiten. Wenn es von der Geschäftsführung abgenommen worden wäre, dann hätten wir natürlich an einem solchen Gutachten Interesse gehabt."

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„Wie haben Sie denn davon Kenntnis genommen, dass es das gibt?"

ZEUGE **RALF KARASCH:**

„Das kann ich jetzt im Augenblick nicht mehr sagen im Einzelnen. Da müsste ich spekulieren. Es ist uns aber allgemein, vielleicht war es auch nur durch die politische Diskussion, bekannt geworden."

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„Kann es denn sein, dass die Geschäftsführung kein Interesse daran gehabt hat, dass es die Beteiligungsführung zur Kenntnis bekommt, weil die Ergebnisse möglicherweise genau das Gegenteil sagen, was die politische Führung erwartet hat?"

ZEUGE **RALF KARASCH:**

„Das ist eine Einschätzungsfrage, die ich nicht beantworten kann."

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„*Gut. – Inwieweit war Ihre Koordinierungsgruppe beteiligt an der Erarbeitung des Zahlenwerks, das dem Senat gedient hat bei der Übermittlung an den Wahlleiter in Sachen Volksentscheid Tegel? Da gab es ja einen Brief an alle Wahlbeteiligten, wo bestimmte Zahlen vorkommen: 1 Milliarde Investitionskosten, 400 Millionen Schallschutz. Wie sind diese Zahlen zustande gekommen?*“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

„*Meines Erachtens waren das Zahlen von der FBB selbst. Die kamen nicht aus unserem Bereich.*“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„*Haben Sie das irgendwie geprüft? Ich meine, immerhin ist das ein Dokument, was an alle Berliner, die zur Wahl gehen, geschickt worden ist. Ist das dann politisch nicht bewertet worden oder sozusagen das Datenmaterial auf Konsistenz oder auf Plausibilität geprüft worden und nicht gefragt worden, welche Grundlagen für diese Zahlen da waren?*“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

„*Wir bewerten Zahlen nicht politisch, sondern so, ob sie nach unserer Kenntnis plausibel sind. Soweit ich mich erinnere, waren sie nach unserer Kenntnis plausibel.*“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„*Aber, welche tatsächlichen Grundlagen da waren, welche Gutachten oder von wem die jetzt gekommen sind die Zahlen, da können Sie jetzt keine Aussage machen?*“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

> *Dann müssten Sie mir einzelne Zahlen vorhalten. Allgemein kann ich das nicht sagen.“*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Die Zahlen habe ich Ihnen genannt: 1 Milliarde Investitionssumme, 400 Millionen Schallschutz. Das waren die beiden wichtigsten Aussagen, und die Aussage, dass sich die Weiterführung Tegels wirtschaftlich nicht lohnt. Was genau entgegengesetzt des Ergebnisses des Gutachtens vom Pricewaterhouse ist, was die Senatsverwaltung nicht zur Kenntnis genommen hat.“*

ZEUGE **RALF KARASCH:**

> *Wie gesagt, sie erschienen uns plausibel, die Zahlen.“*

6.2 „Ich kann Ihnen nicht genau sagen, wie viel das Projekt im Augenblick kostet“

Daneben äußert sich der Zeuge Karasch als *„Wahrer der Eigentümerinteressen“* des Landes Berlin im Rahmen seiner Befragung durch den Abgeordneten Hansel (AfD) am 29. Mai 2020 zu den Kosten des Flughafenbaus:

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Kommen wir zum finanziellen Aspekt. Wie sehen Sie die oder könnten Sie - - Ich meine, wenn ich jetzt Beteiligungsführer wäre, quasi in so einer Abteilung wie Sie, glaube ich - - Ich könnte mir sogar vorstellen, dass Sie einer derjenigen sind, die am meisten über das Projekt insgesamt wissen, weil Sie sich, anders als ein Regierender Bürgermeister als Aufsichtsratsvorsitzender quasi tatsächlich hauptamtlich immer damit mitbefassen müssen, und nicht nur alle Monate mal in so einer Aufsichtsratssitzung gehen. Also müssten Sie eigentlich einen Überblick haben über die Kostenentwicklung.*
> *Wie ist denn der Kostenstand des BER-Projekts für Sie heute? Oder nehmen wir Mai 2019. Haben Sie das mal kumuliert? Haben Sie da irgendwie so eine Rechnung, wo der*

Steuerzahler -, wo das immer wächst und am Schluss haben Sie ein Ergebnis, wenn Sie dann immer mal berichten müssen: Wo stehen wir denn heute? – Wie würden Sie darauf antworten? 5 Milliarden? 7 Milliarden? Wie sehen Sie das?“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

> *Das kann ich Ihnen konkret nicht sagen, weil das ist eine Zahl, die erst eigentlich erst am Ende des Projektes relevant ist. Ich möchte mich da wirklich enthalten, Ihnen da eine Zahl zu nennen. Es kommt auch darauf an, ob man die Investitionen nur der Gesellschafter sieht oder Investitionen mit den Fremdinvestitionen. Das ist erst nach Ende des Projektes zu ermitteln.“*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD)

> *Aber Sie müssen doch einen Stand haben. Sie können gerne sagen, wie Sie es selber – mit Eigenmitteln, mit Fremdmitteln –, das können Sie gerne so machen, aber Sie müssen doch einen Überblick haben. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Sie, wenn Sie Interessenvertreter des Landes Berlin aus der Senatsfinanzverwaltung sind, da keinen Überblick haben.“*

ZEUGE **RALF KARASCH:**

> *Ich kann Ihnen nicht genau sagen, wie viel das Projekt im Augenblick kostet. Das kann ich Ihnen nicht genau sagen.“*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Können Sie es sagen zum 31.12.2010? 2015? 2017? Irgendwann müssen Sie doch mal einen Statusbericht irgendjemand gegeben haben, was es kostet.“*

ZEUGE **RALF KARASCH:**

> *Wir haben dem Parlament verschiedene Statusberichte gegeben, aufgrund von Schriftlichen Anfragen, was bis zu den jeweiligen Zeitpunkten das Projekt gekostet hat.“*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„Und können Sie da mal eine Zahl nennen, von einer der letzten Anfragen oder haben Sie da gar keine Vorstellung?“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

„Habe ich jetzt nicht im Kopf.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„Wenn jetzt ein Senator käme: ‚Sagen Sie doch mal, Herr Karasch, wie sieht es denn aus? Was kostet denn das Projekt?‘ – Dann könnten Sie ihm keine Antwort geben.“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

„Dann müsste man in die Tiefen des Projektes gehen und dann sagen: Wie viel hat das Projekt insgesamt gekostet. – Und das ist zurzeit nicht spontan zu ermitteln.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„Noch mal: Wenn die politische Leitung kommt und heute den Stand – oder nehmen wir den Mai 2019 – den Stand abfragen will: ‚Was kostet das Projekt?‘ – Da können Sie doch nicht sagen: ‚Herr Senator! Das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich warte drei Jahre, bis das Ding fertig ist, und dann kann ich es Ihnen sagen‘. – Das ist doch keine Antwort.“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

„Richtig. Dann würde man das zu dem Zeitpunkt aktuell ermitteln, aber das kann ich Ihnen hier nicht in diesem Raum sagen.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„Sie haben keinen Stand?“

ZEUGE **RALF KARASCH:**

„*Ich persönlich habe jetzt keinen Stand, den ich Ihnen jetzt spontan sagen kann.*“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„*Ist ja interessant. – Noch mal, ich frage Sie ja nicht, wann Sie glauben, wann der Flughafen fertiggebaut wird, und was es am Ende kosten wird. Das kann ich mir vorstellen, dass Sie das nicht sagen können. Aber Sie müssen doch sagen können, was bisher auf der Rechnung steht, egal, ob das kreditfinanziert ist oder nicht. Also noch mal die Frage: Wenn ein Senator kommt und sagt: ‚Herr Karasch! Was kostet uns das Projekt, Stand heute?‘ -, dann kann ich mir nicht vorstellen, dass Sie dem sagen: ‚Keine Ahnung. Warten wir doch mal bis es fertig ist‘. – Das beleidigt doch auch Ihre eigene Intelligenz.*“

VORSITZENDE **MELANIE KÜHNEMANN-GRUNOW:**

„*Herr Hansel! Ich verstehe ja Ihr Erkenntnisinteresse, aber Sie wiederholen die Frage immer wieder, und die ist jetzt inzwischen auch schon, vielleicht nicht beantwortet worden, aber schon mehrfach gesagt worden, dass das nicht benannt werden kann.*“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

„*„Frau Vorsitzende! Mit Verlaub, aber - - Ist ja schön, ich kann es auch verstehen, dass man den Zeugen da in Schutz nimmt, aber das kann ich mir beileibe nicht vorstellen, dass man so einen Statusstand nicht abgeben kann. – Herr Karasch! Ich will Sie da auch jetzt nicht ärgern, ich will Sie auch nicht in die Bredouille bringen, sondern ich möchte einfach nur ein Gefühl bekommen für die Größenordnung.*

Es sind ja verschiedene Zahlen immer im Raum, und es gibt, glaube ich, einen Konsens, dass es so bei 7 Milliarden ist. Ich will Sie auch nicht auf 10 oder 20 oder 50 Millionen festlegen, darum geht es jetzt gar nicht. Ich will Sie da nicht in eine Falle führen, sondern ich möchte einfach einen Rahmen bekommen, dass Sie mehr oder weniger sagen, dass der Stand jetzt das und das ist.

Wirklich ohne jegliche Falle, sondern einfach nur das, was Sie im Moment, wenn einer fragen würde von der politischen Leitung: Was haben wir bisher auf der Rechnung?' – Das muss doch möglich sein."

ZEUGE **RALF KARASCH:**

Wenn ich eine Zahl nennen würde, dann müsste sie fundiert sein. Ich bin nicht derjenige, der hier in diesem Untersuchungsausschuss Spekulationen von sich gibt."

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Ich will auch keine Spekulationen. Aber, wenn eine Frage kommt, und ich kann mir nicht vorstellen, dass in der letzten Zeit – seit 2004 sind Sie da –, dass in diesen Jahren nicht irgendjemand gekommen ist und sagt: ‚Sagen Sie doch mal, was das bisher kostet.' – oder dass der Finanzsenator oder –"

VORSITZENDE **MELANIE KÜHNEMANN-GRUNOW:**

Noch mal, Herr Hansel! Sie haben jetzt die Frage gestellt: Sie müssen es doch wissen. Der Zeuge hat gesagt: Er braucht dafür eine fundierte Grundlage. Er sagt: Er hat diese Grundlage nicht. Und Sie sagen wieder: Na, aber Sie müssen es doch wissen. Und er sagt wieder: Er kann es momentan, ob momentan oder ob er nicht in der Funktion ist, das mag ich jetzt nicht beurteilen. Aber wir drehen uns da ein bisschen im Kreis."

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Tut mir leid. Das ist keine Einschätzungsfrage. Das haben Sie jetzt nicht zu beurteilen. Ich finde das einfach - - Sie haben doch selber gesagt –"

VORSITZENDE **MELANIE KÜHNEMANN-GRUNOW:**

Der Zeuge muss aber auch keine Hypothese aufstellen oder keine Mutmaßungen machen, was er glaubt, wie groß am Ende dann die Summe sein wird. Da befinden wir uns dann auch im Bereich der Mutmaßungen – und das muss der Zeuge hier nicht liefern."

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Nein, Frau Vorsitzende! Es geht nicht um Mutmaßungen! Was am Ende rauskommt, das war nicht meine Frage, sondern eine faktische Frage, was bisher aufgelaufen ist, das ist nicht Spekulation, sondern das ist eine Berechnung, die bei einem Spitzenbeamten, der sich darum kümmern muss in der Finanzverwaltung, vorliegen muss. Das ist keine Einschätzungsfrage, sondern das ist einfach eine ganz klare Frage. Zumal er selber sagt: Das muss man gucken. Und das lasse ich dem Zeugen ja anheim, wie er das berechnet: mit Eigenmitteln, mit Fremdmitteln. Das ist nicht der Punkt. Das ist vorhin wie die Befragung von Herrn Stroedter, dass da bestimmte Sachen einfach nicht kommen. – Ich kann mir das einfach nicht vorstellen."* [111]

Als Erkenntnis aus dieser Zeugenaussage bleibt: Der *„Wahrer der Eigentümerinteressen"* des Landes Berlin kann oder will nichts Konkretes zu den Kosten sagen, weil diese Zahl angeblich erst am Ende des Projektes relevant ist.

111 *Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Ralf Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung vom 29.05.2020, WP 18/25, S. 65 ff.*

6.3 Die finanzielle Lage der FBB und der gestutzte Geschäftsbericht von 2019

Anhörung Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß am 27. November 2020, 32. Sitzung

Der **Zeuge Prof. Dr. Preuß**, der seit März 2017 Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft FBB ist, entpuppte sich aus unserer Sicht als das einzige technisch kompetente FBB-Aufsichtsratsmitglied. Er befasste sich in München als Projektleiter über Jahre hinweg mit der Entwicklung des Flughafens im Erdinger Moos.

Weil Prof. Dr. Preuß im Aufsichtsrat mit der wirtschaftlichen Situation der FBB vertraut war, sprach der Abgeordnete Frank Scholtysek (AfD) bei seiner Befragung des Zeugen am 27. November 2020 deren schwierige finanzielle Situation an:

ZEUGE **DR. NORBERT PREUSS:**

> *Sprechen Sie jetzt einfach die schwierige Situation der FBB in finanzieller Hinsicht an? – Ich habe die Zahlen jetzt nicht genau parat, aber ungefähr: Also 2012 hätte der BER, ich glaube irgendetwas mit 4 Milliarden gekostet, und jetzt kostet er sechs. Die Antwort liegt in dem begründet, was ich vorhin ausgeführt habe: Es ist im Grunde genommen natürlich so, dass diese ganze Havarie und die Aufwendungen, die dadurch entstanden sind, natürlich die Projektkosten exorbitant in die Höhe getrieben haben. Zwei Jahre lang – zwei Jahre? Nein, also überleg mal, das sind ja – sieben Jahre lang die 400 Objektüberwacher mit einem nicht geringen Salär! Der ganze Flughafen hat sich mit dem Projekt sieben Jahre länger befasst. Die ganzen Firmen, die natürlich aus den Verträgen heraus waren, aus den Terminen – da sind Sie als Bauherr natürlich auch erpressbar. Dass da, sage ich mal, natürlich einfach auch bedingt durch diese Dinge dann Mehrkosten entstanden sind, das ist halt so, nicht? – Also wenn Sie so wollen, kostet das Terminal jetzt so viel, dass es doppelt so teuer ist, als es am Anfang mal war, bedingt durch diese Abläufe. – Dazu sind Sie ja hier, um das auch zu analysieren, und die Antwort habe ich im Groben gegeben.“*[112]

---

112 *Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 49.*

SEITE 82

Scholtysek (AfD) vertieft das Thema der finanziellen Situation der Flughafengesellschaft FBB weiter:

> *Ich hatte ja eben schon mal das akute Risiko einer Pleite angeschnitten. Das ist für mich umso unverständlicher, weil der Geschäftsbericht für 2018 auf der Seite 145 bezogen auf die voraussichtliche Entwicklung der Flughafengesellschaft folgendes zum Ausdruck bringt – da heißt es:*
> *Zitat: In der Gesamtbetrachtung sieht die Geschäftsführung die FBB als gut aufgestellt für eine positive weitere Entwicklung. Glaubt man hier dem Geschäftsbericht, dann ist doch alles in Ordnung, und einer positiven Entwicklung steht nichts im Wege, aber davon scheinen wir ja ganz weit entfernt zu sein. Sehen Sie das auch so, mit dieser positiven Entwicklung, oder was ist Ihre Auffassung dazu?“*

ZEUGE **DR. NORBERT PREUSS:**

> *Ich glaube, wenn man analysiert, was ich heute gesagt habe, kommen da wenig positive Dinge rüber. Dass da alles in Ordnung ist – natürlich nicht. Dass man sehr viel Geld ausgegeben hat, um diese Havarie auch zu bewältigen, und dass der Flughafen letztlich dort in schwierige Fahrwasser kommt oder gekommen ist, sehe ich auch so. Es gab ja diese Thematik auch mit dem Bilanzthemen, die dann noch mal hinterfragt worden sind. Aber ich weiß auch nicht, was ich Ihnen jetzt ganz konkret beantworten soll. Dass diese ganze Situation höchst unbefriedigend ist und natürlich diese ganze Havarie Unmengen an Geld verschlungen hat, bedingt durch diese Abläufe, das ist so.“*

SCHOLTYSEK (AFD):

> *Okay, lassen wir das mal so stehen an der Stelle. Wie ist denn Ihre Auffassung zum Geschäftsbericht bzw. dem Jahresabschluss von 2019, der nicht mal 40 Seiten umfasst und nach der Bilanz sowie den Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen schon endet. Also der hat keinen Anhang und Lagebericht, die eigentlich ja gesetzlich vorgeschrieben sind, und natürlich auch keine Bewertung der Risiken, wenn ich das richtig interpretiere.“*

ZEUGE **DR. NORBERT PREUSS:**

> *Gut, wir haben ja immer diesen Jahresabschluss auch in der Bewertung von Ernst & Young behandelt. Zu den inhaltlichen Themen des Jahresabschlusses kann ich Ihnen im Detail hier keine Antwort geben. Das, was ich rückblickend als stark verbesserungsfähig empfunden habe, ist das Risikomanagement selber. Man hat also zwar ein Unternehmensrisikomanagement gehabt, aber weniger ein Risikomanagement im Hinblick auf diese technischen Abläufe im konkreten Projekt. Ansonsten – – Ja.“*

SCHOLTYSEK (AFD):

> *Sie scheinen selbst nicht so ganz glücklich mit diesem Geschäftsbericht zu sein, aber das lasse ich einfach mal so in den Raum gestellt. Können Sie mir erklären, warum dieser Geschäftsbericht tatsächlich so abgespeckt worden ist, obwohl es ja ein Unternehmen der öffentlichen Hand ist und im Grunde genommen alles transparent und offen sein sollte?“*

ZEUGE **DR. NORBERT PREUSS:**

> *Das habe ich wirklich momentan nicht so präsent, dieses Abspecken. Wir haben das ja jedes Jahr – – Also ich habe es nicht als Abspecken empfunden. Ich habe immer jedes Jahr einen recht umfangreichen Bericht bekommen, den ich mir auch angeschaut habe, aber diese konkrete Sache kann ich Ihnen jetzt nicht beantworten. Da müsste ich mich noch mal reinvertiefen.“*[113]

Den gestutzten Geschäftsbericht von 2019 haben nur die Abgeordneten der beiden Länder und des Bundestages erhalten bzw. die interessierte Öffentlichkeit, wenn sie einen entsprechenden Antrag zur Zusendung des Geschäftsberichts stellt. Die Legislative wurde mit einem gestutzten Geschäftsbericht abgespeist, ohne etwas über den Konzernlagebericht, die Risiken und Chancen des BER zu erfahren. Diese Vorenthaltung wichtiger Informationen des Geschäftsberichts ist einmalig in der Geschichte der Flughafengesellschaft. Tatsächlich wirft

113 *Frank Scholtysek (AfD) und Zeuge Prof. Dr. Norbert Preuß, Wortprotokoll der Vernehmung vom 27.11.2020, WP 18/32, S. 51 f.*

der Geschäftsbericht ohne Konzernanhang viele Fragen auf: Warum wurde ein Jahr vor der Eröffnung des BER der Öffentlichkeit und den Abgeordneten plötzlich erstmalig der Geschäftsbericht in dieser sehr stark minimierten Variante präsentiert?

Weiter mit der Befragung des **Zeugen Dr. Norbert Preuß:**

FRANK SCHOLTYSEK (AFD):

> *Ja, eine kurze Frage habe ich. Herr Preuß, als Sie 2017 ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat aufnahmen, lag ja der Bilanzverlust der FBB bereits bei 914 Millionen Euro. Wie wurde das im Aufsichtsrat oder in den Gremien des Aufsichtsrates kommuniziert, bzw. wurde auch speziell – – Wie kommt man da wieder raus? Auch das Thema Entschuldung und all diese Dinge.“*

ZEUGE **DR. PREUSS:**

> *Die Finanzierung war ständig ein Thema, bis heute oder auch, bis die – – Es waren ja dann auch sehr differenzierte Gespräche bis zur EU erforderlich, um diese ganzen Dinge dann zu klären. Aber jetzt im Detail Ihnen zu sagen: Was ist jetzt im Konkreten dort eigentlich – – 2017 habe ich das erst mal zur Kenntnis genommen, was da ist. In dem Sinne wurde das also nicht in der Tiefe dann auch so diskutiert. Natürlich wurde die Finanzierung diskutiert, aber ich kann Ihnen jetzt also keine Details, zahlenspezifische Details, dazu nennen.“*[114]

---

114 A. a. O., S. 68.

Es wurde hier allerdings nicht nach der Finanzierung gefragt, sondern danach, wie man von diesem exorbitanten Schuldenberg wieder herunterkommt. Als der Abgeordnete Scholtysek an diesem Punkt weiter nachhakte, entstand Panik, die insbesondere beim Thema Konzernbilanzverlust des Öfteren zu beobachten war:

FRANK SCHOLTYSEK (AFD):

> *Sehen Sie zum aktuellen Zeitpunkt eine Möglichkeit, dass die FBB eigenständig durch den – [Dr. Philipp Gehrmann (Rechtsbeistand des Zeugen): Das ist unzulässig!] – Wieso? – [Dr. Philipp Gehrmann (Rechtsbeistand des Zeugen): Aktueller Zeitpunkt! Nein!] – Ich kann doch fragen, was jemand aus einem aktuellen Zeitpunkt heraus sieht oder nicht sieht. – [Dr. Philipp Gehrmann (Rechtsbeistand des Zeugen): Ja, genau! Außerhalb des Ermittlungszeitpunktes!] –“*

AMTIERENDER VORSITZENDER **TINO SCHOPF:**

> *Okay!“*

ZEUGE **DR. PREUSS:**

> *Da hätte ich auch wenig zu sagen können.“*

SCHOLTYSEK (AFD):

> *Okay! Dann formuliere ich die Frage um. Sehen Sie aus den Zahlen des aktuellen Geschäftsberichtes aus dem Jahr 2019 eine Möglichkeit, dass die FBB sich eigenständig und aus den künftigen Einnahmen des BER aus diesem Bilanzverlust wieder herausmanövrieren kann?“*

AMTIERENDER VORSITZENDER **TINO SCHOPF:**

> *Herr Scholtysek, ich habe eben gerade erfahren: Die Frage ist unzulässig, weil der zulässige Bereich – – Das wäre der 5. November, und das geht nicht. Können wir nicht zulassen, die Frage.“*

SEITE 86

FRANK SCHOLTYSEK (AFD):

„Was ist der 5. November? – [Zurufe] –“

AMTIERENDER VORSITZENDER **TINO SCHOPF:**

„Genau. – Der Endzeitpunkt unseres Untersuchungszeitraums ist der 5. November.“

FRANK SCHOLTYSEK (AFD):

„Also, ich hatte ja eben noch mal nachgefragt. Es geht ja jetzt um die Zahlen aus dem Geschäftsbericht 2019.“

AMTIERENDER VORSITZENDER **TINO SCHOPF:**

„Der Zeuge, Herr Prof. Preuß, kann gerne etwas zum Geschäftsbericht 2019 sagen, aber keine Einschätzungen oder Vermutungen etc. pp. Das wissen Sie ja. Wir mutmaßen hier nicht, das soll der Zeuge nicht, aber er kann gerne etwas dazu sagen.“

ZEUGE **DR. NORBERT PREUSS:**

„Die Lage der FBB ist einfach sehr schwierig, und die war 2019 so, und die ist auch 2020 so. Insofern könnte ich jetzt Nein sagen, fühle mich aber dazu eigentlich auch nicht berufen, das jetzt hier als Einschätzung zu sagen.“

FRANK SCHOLTYSEK (AFD):

„Okay, vielen Dank!“

AMTIERENDER VORSITZENDER **TINO SCHOPF (SPD):**

„Herr Scholtysek, sind Sie durch?“

FRANK SCHOLTYSEK (AFD):

„Ja, keine weitere Frage.“[115]

115 A. a. O., S. 68 f.

Es entsteht der Eindruck, dass man im Aufsichtsrat kaum über den Abbau der Schulden gesprochen hat, sondern nur über die weitere Finanzierung des Flughafens, dessen Verschuldungssituation dadurch immer größer wird.

Offenkundig haben weder die Gesellschafter den Aufsichtsrat kontrolliert, noch hat der Aufsichtsrat die Flughafengesellschaft kontrolliert. Ohne dieses systemische Versagen wären der Schuldenberg und der dramatische Konzernbilanzverlust der Flughafengesellschaft undenkbar gewesen.

„In dieser Zeit stieg der Konzernbilanzverlust von 15 Millionen auf eben quasi diese fast 1 Milliarde."

Sehr aufschlussreich verlief auch die Befragung der Zeugin Finanzstaatsekretärin **Dr. Margaretha Sudhof** am 12. Juni 2020. Sie ist seit 2012 mit einer Unterbrechung im Aufsichtsrat der FBB tätig:

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Vielen Dank, Frau Vorsitzende! – Schönen guten Tag, Frau Dr. Sudhof! Das ist ja nun eins oder das wichtigste Infrastrukturprojekt Berlins für die letzten Jahre, auch mit der größten politischen Brisanz. Sie sind da im Rahmen der politischen Führung, im Rahmen Finanzen auch sowohl da als auch im Senat tätig gewesen. Kennen Sie die Gesamtkosten, die der BER insgesamt bisher verursacht hat? Wenn ja, wie hoch sind die im Jahr 2018/19 gewesen, als Sie es noch hätten wissen können oder müssen? – Eine Schätzung reicht mir an dieser Stelle."*

ZEUGIN **DR. MARGARETHA SUDHOF:**

> *Also ich würde mal schätzen, ganz grob, Irrtum vorbehalten, 6 Milliarden Euro."*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Kennen Sie die Kosten, die das Land Berlin zu tragen hat, und wie hoch diese sind? – Ich habe bei der letzten Vernehmung auch Herrn Karasch gefragt, den Beteiligungsführer, und der konnte diese Frage nicht beantworten."*

SEITE 88

ZEUGIN **DR. MARGARETHA SUDHOF:**

Ja, das ist ein Dreisatz. Sie wissen ja: Iudex non calculat. Und Sie haben 26 Prozent des Bundes, und der Rest verteilt sich hälftig auf Brandenburg und Berlin, und ich will jetzt in dieser konzentrierten Sitzung, ehrlich gesagt, auch keine Rechenübung hier hinlegen, wenn Sie mir das gestatten, bitte, Herr Hansel!“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Gut, aber mit den 6 Milliarden haben Sie ja schon eine Aussage getätigt. Im Jahr 2005, also ein Jahr vor Baubeginn, betrug das geschätzte, 1,98 Milliarden Euro nominal, und der Eröffnungstermin war ja bekanntlich für 2010 geplant, weil 2011 die Abgeordnetenhauswahl stattfand. Aus den Geschäftsberichten der Jahre 2005 bis -10 kann man entnehmen, dass in dieser Zeit 430 Millionen Euro Eigenkapital zur Erhöhung der Kapitalrücklage in die Flughafengesellschaft geflossen sind. Diese Kosten betrugen 21 Prozent des damaligen Investitionsvolumens und sind halt Geld der Steuerzahler. Diese Darlehen dienten der Erhöhung der Kapitalrücklage. Nun hat sich aber der Bau des BER verzögert, von 2011 bis -18 sind laut der jeweiligen Geschäftsberichte noch mal 1,4 Milliarden Euro Eigenmittel in die Flughafengesellschaft geflossen, wo das Eigenkapital noch mal anstieg. – Können Sie das bestätigen?“

ZEUGIN **DR. MARGARETHA SUDHOF:**

Jedenfalls ist mir ad hoc nichts anderes bekannt.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Also seit 2005 bis -18 sind somit infolge der Nichteröffnung des BER Eigenmittel in Höhe von 1,84 Milliarden Euro an die Flughafengesellschaft transferiert worden, also über das Vierfache gegenüber dem Zeitraum 2005 bis -10 und fast so viel wie das Investitionsvolumen für den BBI im Jahre 2005. Wissen Sie, wie hoch das Eigenkapital in diesem Zeitraum in der Flughafengesellschaft gewachsen ist?“*

ZEUGIN **DR. MARGARETHA SUDHOF:**

> *Kann ich ad hoc nicht sagen. Bei Zahlen kann man sich zu leicht irren. Weiß ich wirklich nicht.“*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Okay, ich mache kurz noch mal da einen Hinweis: Eigenkapital 2005 waren 30 000, 2018 11 Millionen. Dann Kapitalrücklage 2005: 347 – – 832,752 Millionen [sic!], also 375 Millionen. 2018: 2,1 Milliarden, der Bilanzverlust 2005 15 Millionen und 2018 minus 992 Millionen. Das Eigenkapital 2005: 360 Millionen und 2018 1,2 Milliarden. In dieser Zeit stieg der Konzernbilanzverlust von 15 Millionen auf eben quasi diese fast 1 Milliarde. Und dazwischen kletterten auch die Investitionskosten für den BER bis 2018 bzw. 19 auf 6 Milliarden Euro insgesamt. Die Darlehen der Gesellschaft zur Erhöhung des Eigenkapitals betrugen nun bereits über 30 Prozent bezogen auf das gestiegene Investitionsvolumen. Wozu wurde die Eigenkapitalaufstockung durch die Eigenmittel eigentlich vorgenommen, weil, das Investitionsvolumen alleine ist ja überwiegend durch Kredite oder Darlehen finanziert worden?“*[116]

Aus dem Text zur Befragung geht hervor, dass von 2005 bis 2018 *„Eigenmittel“* **in Höhe von 1,846 Mrd. Euro**[117] in die Flughafengesellschaft transferiert worden sind. Dies entspricht fast dem im Jahr 2005 geplanten Investitionsvolumen für den BBI!

116 *Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeugin Dr. Margaretha Sudhof, Wortprotokoll der Vernehmung vom 12.06.2020, WP 18/26, S. 19 f.*

117 *Vgl. a. a. O., S. 20.*

SEITE 90

Hierbei handelt es sich großenteils um Darlehen der Gesellschafter der Flughafengesellschaft, die in die Kapitalrücklage umgewandelt wurden und daher nicht zurückgezahlt werden und zu Lasten des Steuerzahlers gehen. Und prompt ist in diesem Zeitraum die Kapitalrücklage genau um diesen Betrag gewachsen:

EIGENKAPITAL	2005 in €	2018 in €	DIFFERENZ in €
Gezeichnetes Kapital	30.000.	11.000.000	
Kapitalrücklage	374.832.752	2.174.328.275	**1.799.495.523**
Bilanzverlust	-15.435.356	-992.113.784	
Eigenkapital	359.832.752.	1.269.094.280	

In dieser Zeit stieg der Konzernbilanzverlust von 15 Mio. Euro um 977 Millionen Euro auf 992 Millionen Euro – trotz dieser dauerhaften Subventionen durch die Gesellschafter und trotz des ungebremsten Passagierwachstums.

Von 1992 bis 2004 flossen ebenfalls umgerechnet 745 Millionen Euro[118] Gesellschafter-subventionen für die Flughafengesellschaft. Damit schwoll der Gesamtbetrag bis 2018 auf 2,59 Milliarden Euro an. Das sind umgerechnet pro Jahr ca. 90 Millionen Euro Steuergeldabflüsse in eine Flughafengesellschaft, die de facto insolvent ist, aber aufgrund der Staatshaftung nicht de lege insolvent wird. Dieses Szenario bildete sich bereits lange vor 2020 heraus und damit vor dem Beginn des Corona-Szenarios.[119]

An dieser Stelle wird die Antwort auf die 4. Frage der *„Schriftlichen Anfrage „Der gestutzte Geschäftsbericht 2019 der FBB GmbH“* von **MdA Hansel (AfD)** einschlägig:

---

118 Siehe jeweilige Geschäftsberichte.

119 Siehe hierzu auch Kapitel 4.

Auf die Frage, ob zur oder nach der Eröffnung des BER eine weitere Entschuldung der Flughafengesellschaft in Höhe von über 1 Milliarde Euro geplant wird, antwortet die **Senatsverwaltung** wie folgt:

> *Die Stärkung des Eigenkapitals, beispielsweise durch Verzicht auf die Rückzahlung von Gesellschafterdarlehen, stellt grundsätzlich eine Option dar, um das Unternehmen auch über das Jahr 2020 hinaus von den Lasten der Pandemie abzuschirmen."* [120]

Zur Frage, ob die Gesellschafterdarlehen und Beihilfen zurückzuzahlen sind oder nicht, antwortet die langjährige Finanzchefin der FBB, Heike Fölster, bei ihrer Befragung im Untersuchungsausschuss:

CHRISTIAN BUCHHOLZ (AFD):

> *[...] Dann habe ich etwas zum Themenkomplex Subventionen bzw. Gesellschafterdarlehen; es geht um die fast jährlichen Gesellschaftermittel für die Flughafengesellschaft: Summa summarum sind seit 1991 bis 2019 ca. 2,5 Milliarden Euro in die Flughafengesellschaften geflossen, und das sind Subventionen in Höhe von durchschnittlich 90 Millionen Euro pro Jahr; Quelle sind die jeweiligen Geschäftsberichte. Zumindest ein Teil der Gesellschaftsmittel von 2005 bis 2010 wurde in Höhe von 430 Millionen Euro zum Bau des BER als Beihilfen laut einer Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Brinker genehmigt. Für den Bau des BER kann diese genehmigte Beihilfe nachvollziehbar sein. – Was ist mit den anderen 2 Milliarden Euro? – Diese Darlehen haben nichts mit dem Bau des BER zu tun und müssten doch als Darlehen zurückgezahlt werden, wodurch der Verschuldungsgrad noch weiter steigen würde. – Also wann zahlt die FBB diese Darlehen zurück? Oder welche Position hatte damals die FBB dazu? Welche Position hat die EU dazu eingenommen?"*

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

> *Auch Beihilfen müssen zurückgezahlt werden. Das klang bei Ihnen so, als wenn man die Beihilfen nicht zurückzahlen muss. Das heißt, alle Gesellschaftermittel müssen zurückgezahlt werden. – Es gab zwischendrin noch mal*

---

120 Vgl. Schriftliche Anfrage Nr. 18/25148.

eine Eigenkapitalumwandlung, dass ein Teil der Darlehen in Eigenkapital umgewandelt wurde, um einfach die Position der FBB zu stärken. – Fragen Sie mich jetzt bitte weder nach dem Datum noch nach den genauen Zahlen! – Und alle anderen Mittel, da war es so, dass wir dort kein Beihilfeverfahren mehr gemacht haben bei der EU für die Gesellschaftermittel. Da gibt es ja zwei verschiedene, einmal eine Beihilfe und einmal diesen MEOT, wie das neuerdings heißt. Früher hieß das, hatte das noch einen anderen Namen, weiß ich nicht. – Private Investor Test, PIT hieß der vorher, jetzt weiß ich es wieder! – Also der PIT heißt jetzt MEOT, und da muss man einfach der EU-Kommission nachweisen, dass ein privater Investor genauso das Geld investieren würde, weil es kein verlorenes Geld ist, sondern weil sich das über die Zeitachse amortisiert und zurückgezahlt wird. Das heißt, der erste Teil war Beihilfe, und dann sind wir umgeschwungen in den damals noch PIT, heute MEOT. Und alles muss zurückgezahlt werden, und das war in der Businessplanung auch abgebildet. Und da muss man dann nachher sehen, ob die Prämissen passen oder ob man da noch mal mit den Gesellschaftern dann ins Benehmen tritt und sagt: Ich kann zu dem jetzigen, zu dem geplanten Zeitpunkt nicht zurückzahlen; müssen wir noch ein bisschen schieben! – Aber das ist ganz normales Verhandeln, was Sie auch, wenn Sie als Häuslebauer da sind und dann mit der Bank ins Benehmen gehen und gucken, ob die Zurückzahlung ist.“

CHRISTIAN BUCHHOLZ (AFD):

Dann ist die Aussage mit der Eigenkapitalumwandlung ja ganz interessant: Das wäre dann ja eigentlich nicht direkt zurückzuzahlen, das wäre dann ja ein Anteil der Kreditgeber, die dann zu Eigentümern geworden wären oder, wenn sie schon identisch waren, einfach nur den Anteil aufgestockt hätten und dann später an eventuellen Gewinnen partizipiert hätten, nicht?“

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

Ja.“

CHRISTIAN BUCHHOLZ (AFD):

„Können Sie das denn ungefähr sagen? – Also Sie haben ja diese Blöcke, 430 Millionen und 2 Milliarden. – Können Sie das ungefähr sagen, ob das sich irgendwie an den Beihilfen orientiert hat? Oder war es – – “

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

„Nein, das war das, was unsere Gesellschafter, also Berlin, Brandenburg und der Bund dann praktisch statt neuem Kredit umgewandelt haben als Eigenkapital, damit die Bilanzrelationen einfach besser aussehen. Ich kann es Ihnen nicht hundertprozentig sagen, bevor ich was Falsches sage: steht sonst auch im Geschäftsbericht; ich kann Ihnen aber nicht sagen, in welchem Jahr.“

CHRISTIAN BUCHHOLZ (AFD):

„Also es würde im Geschäftsbericht stehen, wenn es jetzt in einem Jahr passiert wäre und nicht in mehreren – –“

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

„Dass es umgewandelt worden ist. In den Kommentaren im Anhang ist das hinten bestimmt erläutert worden.“

CHRISTIAN BUCHHOLZ (AFD):

„Ist es einmalig passiert oder in mehreren Tranchen?“

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

„Nein, in einem Jahr ist es passiert.“[121]

121 *Christian Buchholz (AfD) und Zeugin Heike Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 35 f.*

SEITE 94

Das treibt den Verschuldungsgrad der Flughafengesellschaft FBB noch weiter nach oben. Interessant ist die Antwort der Zeugin Fölster zum entstandenen Konzernbilanzverlust der FBB bei der Befragung durch den Abgeordneten **Frank-Christian Hansel (AfD)**:

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Dann würde ich noch mal ganz gern zum Konzern-bilanzverlust 2019 kommen. Welche Auffassung hatten Sie zum schwindelerregenden Konzernbilanzverlust in Höhe von fast 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2019?“*

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

> *Erst mal habe ich mit Zahlen jetzt da keine Emotionen. Das ist einfach eine logische Addition aus Einnahmen und Kosten, und dann ist halt verdammt wenig übergeblieben. – Klingt ein bisschen platt, aber das – – “*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Kein Thema. – Haben Sie den Geschäftsbericht 2019 noch verantwortet operativ?“*

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

> *Ich habe ihn nicht mehr unterschrieben, weil ich auch nicht mehr da war.“*

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Es gab ja einen, ich sage mal, gestutzten Geschäftsbericht, der Papiergeschäftsbericht, der uns vorgelegt worden ist, der hatte dann nur 40 Seiten und ist im Bundesanzeiger dann voll erschienen. Können Sie dazu was sagen? Da ist ein bisschen der Eindruck entstanden, dass hier etwas nicht veröffentlicht werden sollte, weil der Geschäftsbericht wirklich nur in reduzierter Form vorgelegt worden ist.“*

ZEUGIN **HEIKE FÖLSTER:**

> *Ich weiß, dass es auch im Jahr davor Diskussionen gegeben hatte: Muss man das alles schreiben, oder muss man das alles nicht schreiben? – Da habe ich immer die Fahne der Finanzer hochgehalten, weil wir haben Regularien mit einem Wirtschaftsprüfer abgestimmt, und natürlich haben wir das immer so kurz gemacht, wie es irgendwie geht. Wir haben ja auch einen gemeinsamen Lagebericht gehabt zwischen Tegel und Schönefeld, einfach aus Arbeitsoptimierungsgründen. Aber ich weiß, dass es damals schon Diskussionen gab, dass das gekürzt werden sollte, und da stand ich quer im Stall. Dann habe ich in der Presse gelesen, dass es dann relativ kurz danach ausgefallen ist. Das war so mein Konnex, den ich da im Kopf bei mir hatte.“*[122]

Nach unserer Bewertung müssten alle Aufsichtsratsmitglieder zumindest jährlich den wachsenden Schuldenberg der Flughafengesellschaft FBB bei der Absegnung des Geschäftsberichtes vor Augen gehabt haben. Dabei sind die Vorlaufkosten vor dem BER-Baubeginn nicht berücksichtigt, etwa die Vorlaufkosten bis zum Planfeststellungsverfahren inklusive Standortsuchverfahren, Raumordnungsverfahren und Umsiedelung des Ortes Diepensee.

122 *Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeugin Heike Fölster, Wortprotokoll der Vernehmung vom 26.02.2021, WP 18/37, S. 13.*

7. Die Steuerzahler sollen für die Politikfehler geradestehen

> *Die Endabrechnung wird zeigen, dass das ein billiger Flughafen ist.“* [123]
>
> *Hartmut Mehdorn (Geschäftsführer der FBB von März 2012 bis März 2015 als Nachfolger von Prof. Schwarz)*

Zwei Aussagen des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft FBB Rainer Bretschneider zeigen ein tiefes Dilemma in der finanziellen Lage der FBB auf:

Am 13. November 2020 äußerte **Bretschneider**:

> *„Aus meiner Sicht ist die finanzielle Lage der FBB coronabedingt angespannt, wenn ich auch aktuell keine Überschuldung und auch keine mangelnde Liquidität sehe.“* [124]

Am 18. Dezember 2020 hieß es bereits:

> *„Wir brauchen dringend ein Gesamtbild der Finanzlage, der Verschuldungslage und der Bürgschaftslage der FBB.“* [125]

Wenn der Aufsichtsratsvorsitzende noch im November 2020 behauptet, dass er *„aktuell“* keine Überschuldung und auch keine mangelnde Liquidität sieht, einen Monat später jedoch einen Mayday-Hilferuf absendet, dann deutet dies auf ein generelles und strukturelles Finanzproblem hin.

Noch 2016 hat der damalige Geschäftsführer **Mühlenfeld** die FBB-Schulden fest im Blick gehabt:

> *Der Airport wird sich ab 2020 selbst finanzieren [und] ab Mitte der 20er Jahre kann er die Schulden zurückzahlen.“* [126]

---

123 *„N-TV“, 16.01.2014.*

124 *„RBB“ vom 13.11.2020.*

125 *„RBB“ vom 18.12.2020.*

126 *„MAZ“ vom 16.05.2016.*

Selbst unter Nicht-Corona-Bedingungen sollten fast zehn Jahre vergehen, bis die Flughafengesellschaft beginnt, ihre Schulden zurückzuzahlen. Von Gewinnen oder von neu aufzunehmenden Krediten ist dabei keine Rede. Bis zum Ausbruch der Corona-Krise hat sich die Verschuldungssituation jedoch nochmals verschärft. Der renommierte Wirtschaftsprofessor und **Wirtschaftsprüfer Hans-Rudi Lenz** stellt hierzu fest:

> *Ohne weitere staatliche Hilfen könnte die FBB in zwölf Monaten pleite sein.“* [127]

Die beantragten Corona-Hilfen in Höhe von 752 Millionen Euro müssen bis 2023 zurückgezahlt werden, obwohl die FBB wegen drohender Zahlungsunfähigkeit dazu nicht in der Lage ist. Damit müssen sich die Steuerzahler darauf einstellen, nach der Entschuldung der damaligen BBF im Jahr 2002 und exorbitanten Baukosten erneut zur Kasse gebeten zu werden. Benötigt werden für den BER abermals Milliardenbeträge.

Bereits seit 2019 existiert eine englischsprachige unabhängige Studie von Prof. Gemünden, die zu einem vernichtenden Urteil hinsichtlich der wirtschaftlichen Lage der FBB kommt. Im Jahr 2020 wurde diese Studie vor dem Hintergrund der Corona-Situation präzisiert und vier Szenarien zur Bewertung der *„Jobmaschine“* BER durchgerechnet.[128]

Diese Studie mit dem Titel *„Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen der Skylla Insolvenz und der Charybis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken“* wird hier kurz vorgestellt, jedoch nur in Bezug auf das Szenario 2, welches keine Corona-Effekte berücksichtigt. Denn einerseits sind für diese Corona-Situation weder die Flughafengesellschaft FBB und deren Aufsichtsrat, noch deren Gesellschafter verantwortlich. Andererseits geht es aber darum, die Folgen von Corona strikt von dem hausgemachten Flughafendesaster zu trennen.

Das Szenario 2 von Gemünden et al. ist bei der Beurteilung der künftigen wirtschaftlichen Situation das repräsentativste, da die FBB 2019 ihre Prognosen auf 2,1 Prozent Wachstum herabstufte, nachdem das Berliner Passagierwachstum in den letzten zehn Jahren mit einem durchschnittlichen Passagierwachstum in Höhe von 5,7 Prozent stattgefunden hatte.

---

127 „RBB“ vom 18.12.2020.

128 Vgl. Gemünden et al., Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen der Skylla Insolvenz und der Charybis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken, Deutsche Gesellschaft für Projektmanagement e.V. im UVK-Verlag.

SEITE 98

Bei Szenario 2 wird ein ungedeckter kumulierter Kapitaldienst in Höhe von -1.004.923 Millionen Euro für die Jahre von 2019 bis 2023 festgestellt. Bricht man diese Summe auf den durchschnittlichen Wert pro Jahr hinunter, ergibt sich ein jährlicher Schuldendienst in Höhe von 200 Millionen Euro.

Beim operativen Ergebnis gibt es im Szenario 2 bis auf das Jahr 2020 mit 622 Millionen für die Jahre von 2021 bis 2023 ein operatives durchschnittlichen Ergebnis bzw. Verlust von 258 Millionen Euro/a. Mit dem Jahr 2020 ist das ein durchschnittlicher jährlicher Verlust in Höhe von 318 Millionen Euro.[129]

7.1 „Zur Sanierung braucht man ein Sanierungskonzept“

Wie die Befragung des Wirtschaftsprüfers Prof. Gemünden deutlich machte, fehlt aber ein tragfähiges Sanierungskonzept. In der 34. Sitzung am 15. Januar 2021 äußerte sich der **Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden** auf die Fragen des Abgeordneten Hansel (AfD) wie folgt:

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

> *Schönen guten Tag, Herr Prof. Gemünden! Ich glaube, es ist immer mal ganz schön, dass wir einen unabhängigen Wissenschaftler hier haben, der eben nicht mit einer Seite verbunden ist. Und wenn wir uns unsere Sachen auch immer angeguckt haben, gehen wir auch nicht davon aus, dass am Markt mehr als 12 Euro durchsetzbar ist, weil, das eine ist ja, wenn man normativ sagt, man will hier Gebühren erhöhen, aber die Leute es nicht mitmachen, dann ist das Theorie und eben nicht Praxis. Und wir müssen ja davon ausgehen, ich greife mal ein bisschen voraus, dass, wenn Corona dann tatsächlich weg ist, wir dann versuchen, nicht unseren eigenen Wettbewerb kaputt zu machen, indem wir die Preise so erhöhen, dass die Leute nämlich nicht kommen. Und ich fand es jetzt auch gar nicht so absurd, wenn Sie sagen, Paris. Wenn ich heute überlege, wo mache ich meine nächste Städtereise hin, und da habe ich London, Irland, Dublin oder meinetwegen Rom oder Mailand, und ich habe unterschiedliche Preise, dann guck ich schon drauf. Das muss man sich mal angucken. Darüber sollte man sich jetzt, glaube ich, nicht streiten, dass das, was die Flughafengesellschaft da im Businessplan hat, sehr, sehr hochgegriffen ist und nicht*

129 *Siehe hierzu Gemünden et al, S. 10.*

realistisch. Dann wollte ich noch mal nachfragen: Daraus ergibt sich, Ihre Berechnung, dass die FBB, ich glaube, auch schon ohne, dass man Corona da miteinrechnet, bis 2024 nicht kapitaldienstfähig ist. Das hatten Sie vorhin gesagt. Dann sprachen Sie von der Wertebene, die Sonderabschreibung, die jetzt kommen müsste. Können Sie da einen Betrag etwa angeben, wie hoch Sie den sehen?“

ZEUGE **DR. HANS GEORG GEMÜNDEN:**

Da gibt es verschiedene Möglichkeiten. Wir können mal sagen, wann werden die sozusagen – – Wie stark muss ich abwerten, dass ich auf eine schwarze Null komme? Es werden andere Berechnungsmethoden vorgeschlagen, und welche sich dann durchsetzt und akzeptiert wird, das kann man hier nicht vorhersagen, aber ich halte die Argumentation, die der Karl-Heinz Wolf da gemacht hat, auf den stütze ich mich hier, die halte ich schon für schlüssig, dass man sagt: Welcher Überschuss kann mit dem Vermögen hergestellt werden? – Ich denke, auch mit den Umsätzen – es ist einfach dringend geboten, dass die Flughafengesellschaft mal sagt: Wie viele Passagiere und wie viel Umsatz haben wir mit den Passagieren im Non-Aviation- und im Aviation-Bereich im November und Dezember gemacht? –, da liegen ja Zahlen vor, und das dann auch weiter berichtet, damit man einfach eine Orientierung hat, weil, wir stochern da im Nebel. Ich sehe das auch nicht als ein Geschäftsgeheimnis an, weil, wenn man in entsprechender Milliardenhöhe die Bürger zur Bürgschaft verpflichtet, dann müssen die von uns gewählten Abgeordneten – das sind Sie alle, und Sie sind innerhalb dieser Abgeordneten auch noch eine besondere Gruppe, die hier im Ausschuss sitzt –, die müssen wissen, was los ist, sonst handeln sie fahrlässig. Und auch die Aufsichtsratsmitglieder und die Vorstände, die neue Kredite aufnehmen, die sind ja nach Kreditwesengesetz verpflichtet, dass sie kapitaldienstfähig sind, die müssen jetzt zu den Bundesländern kommen und sagen: Hier Freunde, ihr müsst eure Gesellschafterdarlehen streichen. Die müsst ihr

auskehren, damit wir wieder kapitaldienstfähig werden, damit die Abwertung des Anlagevermögens, die auf uns zukommt, überhaupt überstanden wird.
Das heißt, Sie müssen sich ehrlich machen. Sie müssen ein Sanierungskonzept – Sie brauchen ein Sanierungsgutachten nach IFRS. Das sage nicht ich Ihnen, das sagen mir die Anwälte, die sich mit entsprechenden Sachen auskennen.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Also, das würde bedeuten: Sie würden sagen, wenn man jetzt mal tatsächlich die de facto Umsätze hat, die pro Passagier gemacht worden sind, meinetwegen Oktober, November, Dezember, dass man das auch hochrechnen könnte. Da hätte man auf jeden Fall mal einen belastbaren Wert.“

ZEUGE **DR. HANS GEORG GEMÜNDEN:**

November und Dezember. – [Frank-Christian Hansel (AfD): Genau!] – Also, belastbar nicht, aber man hat mal eine Zahl.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Man hat mal eine Zahl, und man hat eben nicht diese Debatte, die wir hier geführt haben zwischen 12 Euro oder 18, sondern da muss man sich eben angucken, was da empirisch gelaufen ist und dann das hochrechnen, und daraus kann man dann wieder was entwickeln, und daraus kann man dann wieder ein realistisches Businessmodell generieren.“

ZEUGE **DR. HANS GEORG GEMÜNDEN:**

Also, die Sache ist ganz einfach: Jeder Minderheitsgesellschafter einer GmbH hat nach § 251 GmbH-Gesetz, ist das, glaube ich, Auskunftsrecht. Sie als Parlament können Herrn Müller bitten, diese Auskunft, vielleicht auch ein Sondergutachten, also auf jeden Fall mal diese Umsatzauskunft zu gewähren, dem Parlament, und auch eventuell ein Sondergutachten einzuholen. Man muss sich nur einigen. Andererseits, wenn Sie das nicht machen und jetzt wieder Hunderte von Millionen Kredite geben, handeln Sie aus meiner Sicht fahrlässig, und ich denke, weder die Geschäftsführung der FBB noch deren Aufsichtsrat noch das

Parlament steht über dem Recht. Wir haben im Grundgesetz die Schuldenbremse festgelegt, und die Schuldenbremse ist auch in den Landesverfassungen festgelegt. Unter dem Vorbehalt stehen auch weitere Kreditvergaben. Also, Sie sind dringend angehalten, sich mehr Transparenz zu verschaffen.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Was Sie angesprochen haben, die Sanierung, das wäre ja quasi die Umschuldung oder eine Entschuldung, indem man sagen würde, die Darlehen, die jetzt ausgereicht sind von den Gesellschaftern, wenn man da einen Verzicht macht, das wäre dann quasi eine Entschuldung. Ist das dann wettbewerbsrechtlich zulässig, oder fallen die auch unter EU, unabhängig jetzt von der Coronahilfe, die tatsächlich durch die EU gedeckt worden ist durch eine Verordnung, aber das sind ja Schulden, die nichts mit Corona zu tun haben. Wäre das dann beihilferechtlich zustimmungspflichtig? Und die Frage ist eigentlich entscheidend: Was passiert, wenn die EU dem nicht zustimmen würde? Was passiert dann operativ mit der Gesellschaft?“

ZEUGE **DR. HANS GEORG GEMÜNDEN:**

Gut, also die EU ist ja noch mal – – Die Fragen habe ich ausgeklammert. Die sind natürlich schwebend im Raum. Das ist ganz klar. Aber stellen Sie sich folgenden Fall vor: Der Geschäftsführer der FBB, Lütke Daldrup, wir haben ja jetzt eine Reform im Unternehmensrecht, sagt: Ich will eine Sanierung mit besonderen Schutzrechten haben außerhalb einer bereits eingetretenen Insolvenz, also auch zur Insolvenzvermeidung. Ich möchte von euch Gesellschaftern einen Schuldenverzicht. – Dann haben wir einen Fall vorliegen, dass eine existenzielle Notlage einer Flughafengesellschaft abgewendet werden soll. Das ist eine systemkritische [sic!] Gesellschaft, der muss geholfen werden. Dem kann man sich nicht einfach verwehren, und da kann auch das EU-Recht im Prinzip nicht drübergehen. Es geht hier nicht um eine Beihilfe, damit ein Projekt gemacht wird, sondern es geht um die Erhaltung einer kritischen Infrastruktur. Natürlich bleibt die operativ erhalten, aber wenn die Governance so gestört wird, dann ist natürlich der operative Betrieb auch bedroht. Da glaube ich nicht, dass dann

EU-Beihilferecht das bricht. Beihilferecht kann dazu führen, dass Forderungen gestellt werden, Rückforderungen usw., aber den Vorgang als solches kann man damit nicht aushebeln. Dann müsste natürlich die grundsätzliche Bereitschaft bestehen, diesen Forderungsverzicht zu leisten. Damit ist die Sanierung aber natürlich noch nicht erfolgt, sondern zur Sanierung braucht man ein Sanierungskonzept. Man muss sich überlegen, wir haben ja hier eine große Wirtschaftsfläche, wie diese Fläche bewirtschaftet wird, wie auf anderem Wege Einnahmen geschaffen werden können. In Zweibrücken, Regionalflughafen, hat man ja auch Lösungen gefunden. Darüber müsste dann nachgedacht werden. Aber je später ich anfange nachzudenken, vielleicht geschieht das ja schon, das wäre gut, desto schwieriger wird es natürlich, und desto mehr ist man in einer Zwangssituation. Aber das ist jetzt ein Weg, der also grundsätzlich – – Der Karl-Heinz Wolf sagte: Wenn ich Lütke Daldrup wäre, würde ich das machen. – Aber der ist natürlich eingebunden in das Geflecht. Wir haben ja hier auch eine Parteienlandschaft. Da wird es nicht so gehen, wie es denkbar ist unbedingt, aber es ist ein denkbarer Weg. Ich habe ihn nicht zu Ende gedacht, bin auch kein Jurist, aber es ist nicht so, dass es nicht Wege aus der Krise gibt, die uns davor bewahren, dass eine Insolvenz entsteht.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Da bin ich erst mal beruhigt. Das ist tatsächlich eine kritische Infrastruktur und Daseinsvorsorge. Die kann nicht einfach stillstehen. Der Flughafen ist da, und der muss benutzt werden. Also, dass uns da quasi von Brüssel dann am Ende da nicht das Licht ausgemacht wird, das ist jetzt auch schon mal ein wichtiges Ergebnis, weil, da waren wir uns immer ein bisschen schwanger, was da eigentlich dann passiert. – Das heißt aber, das sagen Sie dann eben auch, dass es mit der Sanierung dann nicht abgeschlossen ist, sondern dass quasi ein neues Businessmodell gesucht werden muss, dass mittelfristig eine Tragfähigkeit der operativen Wirtschaftlichkeit gegeben ist, und das ist eigentlich jetzt das kreative Kunststück, das die Geschäftsführung jetzt hat, wie sie aus den vorhandenen Immobilien mit anhängendem Geschäftsbetrieb oder Flugbetrieb letzten Endes was macht. Darüber müsste dann nachgedacht werden.“ [130]

---

130 Frank-Christian Hansel (AfD) und Zeuge Dr. Hans Georg Gemünden, Wortprotokoll der Vernehmung vom 15.01.2021, WP 18/34, S. 79 ff.

Soweit die Gedanken des Zeugen Gemünden im Rahmen der Befragung zum FBB-Sanierungskonzept, welches künftig eine zentrale Rolle spielen könnte. Allerdings ist der Erfolg einer radikalen Umsetzung bislang eher als sehr gering einzuschätzen.

7.2 „Ein Finanzbedarf von 3 bis 4 Milliarden“

In der weiteren Befragung nimmt der Abgeordnete Frank Christian Hansel (AfD) Bezug auf Prof. Lenz. Der Bilanzexperte hatte im Dezember 2020 vor einer Pleite der Flughafengesellschaft gewarnt, falls weitere staatliche Hilfen ausbleiben.

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Vielen Dank! – Ich habe noch mal zwei Punkte: Kennen Sie die Äußerungen oder die Analysen, die Finanzanalysen vom Bilanzexperten Hans-Rudi Lenz? Haben Sie das – – “

ZEUGE **DR. HANS GEORG GEMÜNDEN:**

Nein, ich kenne ihn nicht persönlich und habe auch nicht im Einzelnen verfolgt, was er gemacht hat. Der hat auch Stellungnahmen gemacht; ich glaube, der Karl-Heinz hat ihm auch die Unterlagen zur Verfügung gestellt und hat auch eigene Überlegungen angestellt. Aber wir haben uns nicht miteinander bisher bekannt gemacht. – Also es gab – ich glaube, aus Chemnitz – auch einen, der früher mal ein Gutachten gemacht hat über den Flughafen. Mit dem hatte ich mal einen lockeren Kontakt. Einiges von dem ist natürlich in meiner Studie auch aufgetreten. Aber der hat keine Prognose in die Zukunft gemacht.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Weil, der kommt auch quasi in einem Beitrag des RBB vom 18.12. zu ähnlichen Themen – 150 Millionen Euro Zins und Tilgung – und sagt dann: Wenn man das zwölf Monate weiterrechnet jetzt unter den Bedingungen, ist eigentlich die Flughafengesellschaft pleite. – Im Grunde ist das – – Wie werten Sie das? – Das ist eigentlich eine Gesellschaft, die insolvent und pleite ist, aber die gar nicht pleitegehen kann; ist eigentlich ein Paradoxon.“

SEITE 104

ZEUGE **DR. HANS GEORG GEMÜNDEN:**

Man muss mehrere Dinge unterscheiden: Ich glaube, operativ bleibt der Flughafen erhalten. Der wird ja auch gebraucht, und es wäre natürlich ein Unding, dass man jetzt den Flughafen sozusagen nicht mehr benutzt. Aber finanziell muss es natürlich rereguliert werden, und da ist natürlich die Frage: Soll man lieber jetzt einen Schnitt machen und auch ein Sanierungskonzept entwickeln, sozusagen ein Ende mit Schrecken oder lieber ein Schrecken ohne Ende? – Und das Problem bei dem Schrecken ohne Ende ist, dass der Schrecken immer größer wird. Also wenn Sie jetzt in diesem Jahr 400, 500 Millionen reinstecken, damit Sie über die Wahlen kommen, dann heißt es nicht, dass Sie im nächsten Jahr nicht wieder Probleme haben. Die hat dann aber eine andere Regierung. Und ich wünsche mir halt mehr Mut und dass Sie das Problem jetzt anpacken – insgesamt als Parlament.“

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Also dazu noch die Frage, die Sie, sagen wir mal, komplett Entschuldung oder diesen Reset auf Neustart: Was, welche Summen stellen Sie sich da vor?“

ZEUGE **DR. HANS GEORG GEMÜNDEN:**

Wir haben es mal durchgerechnet: Also insgesamt haben wir sicherlich einen Finanzbedarf von 3 bis 4 Milliarden. Wenn die öffentliche Hand mit 2 bis 3 Milliarden reingeht, denke ich, und man für die anderen Gesellschafter als stille Gesellschafter – es gibt da verschiedene Modelle, so Habeck-Fonds, stille Beteiligungen oder was weiß ich, was, Vorzugsaktien –, dass man also private Investoren, die also nur ein Zinsinteresse haben, das aber abgesichert ist, sagen wir mal für zehn Jahre –, dann kommt man natürlich um die Schuldenbremse rum, muss dann aber gewisse Zinsen bedienen. Aber man kommt auch besser um die Beihilfeprobleme rum. Und wenn die beiden Voraussetzungen gegeben sind – also noch ein Wenn; ich habe das auch in dem Interview gesagt –, dann ist dadurch die

Möglichkeit, dass strategische Investoren eintreten. Ich war ja, wie imTagesspiegel" berichtet, dass der Airport von Paris sich interessiert, und es mag auch andere Flughafengesellschaften geben, die da ein Interesse haben, oder auch Fluggesellschaften vielleicht. Und wenn das dann noch hinzukommt, dann kann man sich vielleicht, was die Ausgaben angeht, als Land Berlin, Brandenburg den dringenderen Problemen zuwenden."

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Also mit etwa 2,5 Milliarden würde man nicht auskommen, sondern wenn man es richtig vernünftig ausstattet, sagen Sie, so etwa 4 Milliarden?"

ZEUGE **DR. HANS GEORG GEMÜNDEN:**

Würde ich jetzt sagen, damit man wirklich eine gute Lösung hat und auch den Flughafen weiterentwickeln kann. Aber diese 4 Milliarden sind jetzt nicht 4 Milliarden, die von der öffentlichen Hand nur kommen sollten. Da reichen vielleicht 2,5, und die 1,5 hofft man, aus verschiedenen anderen Töpfen zu bekommen."

FRANK-CHRISTIAN HANSEL (AFD):

Aber eben von keinen klassischen Airportbeteiligungsunternehmen, sondern tatsächlich stille Teilhaber, die rein am Zins – –"

ZEUGE **DR. HANS GEORG GEMÜNDEN:**

Stille Teilhaber und dann aber auch strategische Investoren, die sich auch um ein gutes Flughafenmanagement mitkümmern."

8. Fazit: Vor dem Wahltag Farbe bekennen!

> *Ein Flughafen ist nie fertig.“* [131]
>
> *Prof. Dr. Lütke Daldrup*
> *(Geschäftsführer der FBB seit 2017)*

8.1 Berlin-Wahl 2016: Die Wahrheit kam erst nach dem Wahltag ans Licht

Der Untersuchungsausschuss hat sich natürlich mit den wiederholten Verschiebungen des Termins zur Inbetriebnahme des BER-Hauptstadtflughafens beschäftigt. Angesichts der prekären Finanzlage der Flughafengesellschaft weisen wir an dieser Stelle auf ein Phänomen hin, das im Berliner Wahljahr 2016 zu beobachten war. Damals wurde gegenüber der Öffentlichkeit der Herbst 2017 als nächster Zeitraum der Inbetriebnahme des BER genannt. Interessanterweise erfolgte dann nach dem Wahltermin erst im Januar 2017 die Absage, die Inbetriebnahme wurde dann abermals erneut verschoben.

Im Rückblick bleibt festzuhalten, dass der bis Herbst 2016 amtierende Berliner Senat gegenüber den Wählern nicht offen kommuniziert hat, wie kritisch ein Eröffnungstermin im Jahr 2017 war.

Denn die Befragungen von Zeugen im Untersuchungsausschuss haben klar zu Tage gefördert, dass sich schon lange vor der offiziellen Absage abzeichnete, dass auch dieser Eröffnungstermin nicht zu halten sein würde.[132]

„Im Rahmen seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss bekräftigte etwa der Zeuge Dr. Mühlenfeld, dass die Absage der Eröffnung für den Aufsichtsrat nicht überraschend erfolgt sei. Insbesondere der Gesellschafter Berlin habe in Person seines Flughafenkoordinators Prof. Dr. Lütke Daldrup umfangreiche Kenntnisse über den Zustand der Baustelle gehabt.“[133]

---

131 *„BZ“ vom 19.05.2017.*

132 *Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhausen von Berlin, 18. Wahlperiode, S. 169.*

133 *Ebd. S. 173.*

Auch die Aussage von Dr. Krüger deutet darauf hin, dass die Absage für den Aufsichtsrat nicht überraschend kam.

ZEUGE **DR. WOLFGANG KRÜGER:**

> *Ich nehme für mich in Anspruch zu sagen, dass wir davon nicht überrascht worden sind, von der Absage des Eröffnungstermins, weil aus den Managementberichten, die wir bekommen haben, sich das ablesen ließ, dass zumindest dieser Termin enorm risikogefährdet ist“.* [134]

Es scheint, dass die damals regierende Koalition die erwartbare Terminverschiebung des Eröffnungszeitpunkts des BER bis zum Wahltag bewusst unter der Decke gehalten hat.

Auch bei der Abstimmung zum Volksentscheid im Kontext der Bundestagswahl 2017 hat der Senat den Wähler hinter die Fichte geführt. Das Ergebnis eines eigens in Auftrag gegebenen PwC-Gutachtens zur Wirtschaftlichkeit des Weiterbetriebs von TXL wurde unter den Teppich gekehrt. Das Gutachten hat den Steuerzahler einen 6-stelligen Betrag gekostet.

8.2 Mut zur Wahrheit: Entschuldung der FBB

Das darf jetzt hinsichtlich der Finanzlage nicht wieder passieren! Im Hinblick auf die prekäre Finanzlage der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH fordert die AfD-Fraktion die Regierungsfraktionen und den Senat auf, VOR der Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus am 26. September 2021 Kassensturz in Verbindung mit der erforderlichen Entschuldung zu machen.

Durch die politisch motivierte Schließung des Flughafens Berlin-Tegel (TXL) und die Festlegung auf das Single-Airport-Konzept, dessen damalige Geschäftsgrundlage von 1996 aufgrund der überproportional wachsenden Passagierzahlen an den Berliner Flughäfen entfiel, ist die Hauptstadt Deutschlands auf Gedeih und Verderb auf den Flughafen BER angewiesen. Der BER ist Teil der kritischen Infrastruktur und der Daseinsvorsorge für die Berliner und Brandenburger. Eine Insolvenz der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg ist damit keine Option!

Die Berliner Wähler haben das Recht, VOR den Wahlen zum Berliner Abgeordnetenhaus am 26. September 2021 die volle Wahrheit über die Finanzlage und den tatsächlichen Geldbedarf der Flughafengesellschaft

134 Ebd. S. 173.

Berlin-Brandenburg zu erfahren. Das bedeutet auch, dass die regierende rot-rot-grüne Koalition die ihr zukommende Verantwortung tragen muss.

Konkret heißt dies:

Die Entschuldung der Flughafengesellschaft muss noch vor der Berlin-Wahl im September 2021 auf den Weg gebracht werden!

Jeder Versuch, die Frage der Entschuldung erst nach den Wahlen öffentlich zu diskutieren und zu entscheiden, ist aus unserer Sicht Flucht aus der Verantwortung und Wählertäuschung.

Wie dieses Sondervotum aufzeigt, steuert der BER auf eine massive Kapazitätskrise zu, sobald nach der Corona-Pandemie die Passagierzahlen wieder in dem Maße wachsen, wie dies im Berliner Luftverkehr in den letzten Jahren zu beobachten war. Spätestens Ostern 2022 droht jedem Berliner, der vom BER in den Urlaub starten will, dass er die Kapazitätsprobleme des Flughafens gleich zu Urlaubsbeginn zu spüren bekommt und ihm so ach gleich sein Rückflug verleidet wird.

Die finanzielle Ausstattung der FBB durch die drei Gesellschafter Bund, Brandenburg muss daher ein Volumen haben, dass der Masterplan zur Erweiterung der Kapazitäten am BER tatsächlich schon in den nächsten Jahren umgesetzt werden kann.

Eine klare Absage erteilen wir auch im Kontext ökosozialistischer Gedankenspiele hinsichtlich der sogenannten *„Klimarettung“* in Deutschland angestellter Überlegungen, Kurzstreckenflügen und Inlandsflügen einzuschränken oder gar völlig abzuschaffen. Die Anhörung von Zeugen im Untersuchungsausschuss hat offensichtlich gemacht, dass es auch in der Berliner Regierungspolitik Akteure gibt, die offenbar die größten Segmente des Berliner Flugverkehrs eliminieren wollen. Derartige Pläne werden lediglich zu Verdrängungseffekten führen, von denen dann nur ausländische Luftfahrtdrehkreuze wie Amsterdam, Paris oder London profitieren.

Am Ende bleibt die Frage: Ist es ein Treppenwitz der Berliner Politikgeschichte, oder Sabotage, wenn nach Errichtung eines mindestens 6-Milliarden-Flughafens ihm ausgerechnet von den dafür verantwortlichen Politikern die Geschäftsgrundlage weitgehend entzogen wird, indem sie den Hauptanteil seines Verkehrs streichen wollen?

9. Anhang

9.1 Anlagen 1 und 2

In Bezug auf die ALVF A12 (inklusive der von drei darin einbezogenen Betankungsanlagen) ist keine Auflage erforderlich, da sich die ALVF A12 im Nordteil des derzeitigen Flughafengeländes befindet und vom Ausbauvorhaben unberührt bleibt.

Diese Auffassung kann nicht geteilt werden.
Die ALVF A 12 befindet sich direkt östlich der ALVF N 3 und damit wie diese innerhalb der Grundwasserabsenkungsmaßnahme und ist damit auch wie diese zur baulichen Nutzung vorgesehen. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum diese Fläche weder untersucht wurde noch mit Auflagen versehen wurde. Das vermutete Stoffspektrum wird in Tab.1 des Aktualisierten Technischen Gutachtens Altlasten mit SM, PCB und LHKW angegeben. Eine Grundwassergefährdung ist nicht auszuschließen.

3.5 Baugefährdende und bauschädigende Auswirkungen einer Grundwasserabsenkung

Wird durch eine Grundwasserabsenkung der Grundwasserspiegel unterhalb der natürlichen Grundwasserschwankung (hier: natürliche Grundwasserschwankung 0,5 m (= im Mittel bis ± 0,25 m) nach Fachgutachten „Grundwasser" [YM, Kap. 6, S. 37] abgesenkt, fällt für die Bodenschichten und Bauwerksteile, die zuvor unter Wasser standen, der Auftrieb weg. Dies führt bei zusammendrückbaren Schichten zu zusätzlichen Setzungen bzw. Setzungsdifferenzen [SIMMER: Grundbau 1].

Bei einer Grundwasserabsenkung besteht die Gefahr einer Bewegung oder gar Abwanderung von Bodenteilchen (Suffosion), was wiederum zu zusätzlichen Setzungen bzw. bauwerksschädigende Setzungsdifferenzen führen kann. [HERTH/ARNDTS: Theorie und Praxis der Grundwasserabsenkung].

Weitere Gefahren der Grundwasserabsenkung bzw. bei der Wiedereinleitung/Versickerung des geförderten Grundwassers liegen in der Aufhöhung des Grundwasserspiegels über den natürlichen Schwankungsbereich. Hierbei können bindige Bodenschichten (Schluffe/Tone) ihre bisher steife oder halbfeste Konsistenz derart verändern, dass die Konsistenz in weich oder breiig übergeht, so dass diese Schichten nicht mehr als tragfähiger Baugrund einzustufen sind. Zusätzliche Setzungen und bauwerksschädigende Setzungsdifferenzen werden auftreten.

Weiterhin besteht die Gefahr, dass bei unterkellerten Gebäuden, bei denen das Gründungsniveau bisher oberhalb des höchsten Grundwasserspiegels lag,

ANHANG

SEITE 110

Grundwasser in den Keller eindringt, bzw. dass ein bauwerksschädigender Auftrieb statfindet (z.B. „Schürmann-Bau", Bonn).

Aus den angeführten Argumenten ergibt sich ein Abwehrrecht nach § 903 BGB (Palandt-Bassenge, a.a.O., § 903 Rn. 6ff.), §§ 7, 8 WHG i. V. mit den Bestimmungen aus den Landesnachbargesetzen, § 909 BGB (vgl. Palandt-Bassenge, a.a.O., § 909 Rn. 5 m. w. N.) und § 1004 BGB (Palandt-Bassenge, a.a.O., § 1004 Rn. 5) [aus [HERTH/ARNDTS: Theorie und Praxis der Grundwasserabsenkung].

Hiervon sind, während der Bauabschnitte G 1, G 2, G 7 und G 8, die Gemeinden Diepensee, Rotberg, Selchow, sowie Teile von Waßmannsdorf, Schönefeld und Kienberg betroffen.

ANHANG

Übersicht der Entwicklung des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" (abgeschlossene Planänderungsverfahren; erstellt durch die LuBB mit Stand 03.01.2018)

Beschluss Nr.	Datum des Beschlusses	Planfeststellungsbehörde	Bezeichnung des Beschlusses	Antragsnummer des Flughafens	Antragsdatum des Flughafens
	13.08.2004	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr	„Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg"	-	17.12.1999
01.	06.03.2005	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung der LBP-Maßnahmen Kleingewässer"	01	21.12.2004
02.	27.01.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Antrag auf Befreiung nach § 62 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Art. 12, 16 Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL), Art. 5, 9 Vogelschutzrichtlinie (vogelschutz-RL)"	-	23.12.2005
04.	01.06.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Optimierung der Planung Rotbergbecken"	09	11.04.2006
05.	14.09.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Optimierung der Planungen, Entwässerung und Flugbetriebsflächen - Rollwege"	05	22.05.2006
06.	15.09.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung der Leitungsführung von Ver- und Entsorgungsleitungen" Teilbescheid zur „Änderung der Trinkwasserleitung (TWL) DN 600"	03	15.06.2006
07.	22.12.2006	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung des Plans der baulichen Anlagen Terminal sowie angrenzender Baufelder sowie der Querneigung der Rollbahnen"	02	10.05.2006
08.	28.02.2007	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung des 7. Planänderung von Amts wegen"	-	-
09.	06.08.2007	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung Los 1, Los 5 und Anbindung A 113n"	07	06.11.2006
10.	29.10.2007	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung Verteilerknoten Los 3" und „Änderung eines Schreibfehlers von Amts wegen"	11	06.09.2006

SEITE 112

11.	24.01.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Optimierung der Planung unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse und nach aktualisiertem Stand der Technik - Flugfeldbetankungsanlage, sowie Feststellung der Eignung gemäß § 19h WHG und Erteilung gemäß § 13 BetrSichV" und „Änderung der Auflage A II 10.2.5 (Kreuzungsbauwerke) von Amts wegen"	04	27.09.2006
12.	23.04.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung des Plans der baulichen Anlagen - Standortverlegung Tower der DFS"	17	20.11.2007
13.	28.10.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Gewässerausbau Teil II"	06	07.05.2007
14.	18.12.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung von Amts wegen"	-	-
15.	19.12.2008	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Überbauung Kleingewässer"	15	25.02.2008
16.	01.04.2009	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung	„Änderung der Leitungsführung von Ver- und Entsorgungsleitungen" Schlussbescheid	03	15.06.2006
17.	25.01.2010	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Änderung des Plans der baulichen Anlagen, Baufeld Sonstige Flughafeneinrichtungen SF 2/3 sowie angrenzende Baufelder, Änderung des Plans Flugbetriebsstoffversorgung, Hydrantenanlage"	23	17.06.2009
18.	17.02.2011	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Baufläche für sonstige Flughafeneinrichtungen SF 1 und Vorfeldbereich"	20	30.06.2009
19.	01.04.2011	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Optimierung südwestliches Rollbahnsystem"	25	08.10.2010
20.	15.09.2011	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Anlagen des Bundes"	21	28.10.2009

ANHANG

Beschluss Nr.	Datum des Beschlusses	Planfeststellungsbehörde	Bezeichnung des Beschlusses	Antragsnummer des Flughafens	Antragsdatum des Flughafens
21.	28.10.2011	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Optimierung der Flugbetriebsflächen - Rollbahnschultern -"	18	31.07.2009
22.	10.02.2012	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Änderung des Plans baulicher Anlagen - SF 2 Gesamt - Anpassung der Baumassen sowie Änderung der Fläche SF 2/1"	24	20.07.2010
23.	27.03.2012	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Sondernutzungsfläche - Static Display Area (SDA)"	26	30.11.2010
24.	25.07.2013	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	„Änderung des Plans baulicher Anlagen - Errichtung einer SF 6 für ein Besucherzentrum - airportworld am Infotower"	27	02.08.2011
25.	30.09.2016	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Rollbahnen C1 und Y1"	32	09.08.2016
26.	12.12.2016	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Ramp 1 - Interim Bund"	31	20.09.2016
27.	23.05.2017	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Temporäre Maßnahmen Rollbahn K5, Rollbahn K6 inkl. Anschluss an Rollbahn G, Vorfeld 3b"	33	23.12.2016
28.	09.06.2017	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Resultierender Landschaftspflegerischer Begleitplan und Kompensationspool 2"	30	30.06.2015
29.	13.07.2017	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Sanierung Rollbahnen G und K1 - Anpassung Fillets Rollbahn K1"	34	13.04.2017
30.	15.12.2017	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	„Kompensationspool 3"	35	30.06.2017

9.2 Abkürzungsverzeichnis

BBI	Berlin Brandenburg International
BER	Flughafen Berlin Brandenburg *„Willy Brandt“*
BFG	Berliner Flughafengesellschaft
BVBB	Bürgerverein Brandenburg Berlin e.V.
DM	Deutsche Mark
EZB	Europäische Zentralbank
FBB	Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg
FBS	Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
FGT	Flugastterminal oder auch T 1
LEP FS	Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung
LCC	Low-Cost-Carrier (dt. Billigflieger)
PAX	Abkürzung für Passagier
PWC	PriceWaterhouse Coopers Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
ROV	Raumordnungsverfahren
SLB	Start- und Landebahn
SXF	Flughafen Berlin Schönefeld
TLH	Flughafen Tempelhof
TXL	Flughafen Berlin Tegel

AfD FRAKTION BERLIN

PLATZ FÜR IHRE NOTIZEN

Herausgeber dieser Broschüre und
verantwortlich im Sinne des Presserechts ist die

Fraktion der AfD im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin

afd-fraktion.berlin
facebook.com/AfDFraktionAGH
twitter.com/afdfraktionagh

Schreiben Sie uns Ihre Meinung:
info@afd-fraktion.berlin oder
+49 (0)30 2325 - 2621

Dieses Druckerzeugnis informiert über die Arbeit der AfD-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin und darf nicht zu Wahlwerbezwecken verwendet werden.

Folgen Sie der AfD-Fraktion in den Medien und fragen Sie, wenn Sie mehr über uns wissen wollen:

+49 30 23 25-26 22

info@afd-fraktion.berlin

afd-fraktion.berlin

t.me/afdfraktionberlin

twitter.com/afdfraktionagh

facebook.com/AfDFraktionAGH

instagram.com/afdfraktionagh

youtube.com/c/AfDFraktionAbgeordnetenhausBerlin

NEWSLETTER: **afd-fraktion.berlin/newsletter**

AfD FRAKTION BERLIN

AfD-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin
Niederkirchnerstraße 5, 10117 Berlin
+49 30 23 25 - 26 00
info@afd-fraktion.berlin

09.2021