

AfD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin - 10117 Berlin

An den Vorsitzenden
des Hauptausschusses
Herrn Frédéric Verrycken

Dr. Kristin Brinker, MdA
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende

Telefon 030-2325-2661
AGH Raum 521

über
den Plenar- und Ausschusssdienst
Frau Frisch
Vorab per Fax: 1348
Vorab per Email: Mar-
got.Frisch@parlament-berlin.de

Berlin, 20. Juni 2017

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Abgeordnetenhauses

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der Fraktion der AfD melde ich gemäß § 21 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Abgeordnetenhauses i. V. m. Punkt 12 der Verfahrensregeln des Hauptausschusses der 18. Wahlperiode folgenden Besprechungspunkt zur Behandlung an und bitte, diese in der nächsten Sitzung des Hauptausschusses auf die Tagesordnung zu nehmen:

1. Investitionsperspektiven am Standort Flughafen Tegel und damit zusammenhängende Sachverhalte

Es wird um die Anwesenheit von Herrn Senator *Dr. Matthias Kollatz-Ahnen* und Frau Senatorin *Katrin Lompscher* gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Kristin Brinker, MdA
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende
AfD Fraktion

Anlagen:

- **Gutachten von Frontier Economics, Tegel offenhalten** – Eine Analyse juristischer und ökonomischer Aspekte
- Thesen zu Kosten des Weiterbetriebs des Flughafens Tegels von Finanzsenator *Kolatz-Ahnen*¹
- Pressemitteilung von *Frank C. Hansel* (AfD) vom 16.06.17, Kostenbehauptungen des Senats zu Tegel sind abenteuerlich / Gutachten belegt Wirtschaftlichkeit von Tegel-Weiterbetrieb²

¹ rbb exklusiv, 16.06.17, Tegel-Weiterbetrieb soll 200 Millionen Euro pro Jahr kosten; <https://www.rbb-online.de/politik/beitrag/2017/06/Tegel-Weiterbetrieb-200-Millionen-Euro-pro-Jahr.html>

² AfD-Fraktion Berlin, Pressemitteilung von Mda Frank C. Hansel vom 16.06.17, Kostenbehauptungen des Senats zu Tegel sind abenteuerlich / Gutachten belegt Wirtschaftlichkeit von Tegel-Weiterbetrieb, <https://www.afd-fraktion.berlin/single-post/2017/06/16/Kostenbehauptungen-des-Senats-zu-Tegel-sind-abenteuerlich-Gutachten-belegt-Wirtschaftlichkeit-von-Tegel-Weiterbetrieb>

„rbb exklusiv - Tegel-Weiterbetrieb soll 200 Millionen Euro pro Jahr kosten

16.06.17 | 16:25 Uhr

Rund Zwei-Drittel der Berliner wünschen sich, dass der Flughafen Tegel offen bleibt. Laut Finanzsenator Matthias Kollatz-Ahnen würde das die Flughafengesellschaft jedoch in eine Schieflage bringen. Die FDP zweifelt die Berechnungen an. Berlins Finanzsenator Matthias Kollatz-Ahnen (SPD) rechnet mit mindestens 200 Millionen Euro Mehrkosten pro Jahr, sollte der Flughafen Tegel weiter betrieben werden. Erforderliche Maßnahmen beim Schallschutz kämen zusätzlich dazu, **sagte Kollatz-Ahnen am Freitag dem rbb unter Verweis auf Zahlen seiner Verwaltung**. Bei der Berechnung wurde unterstellt, dass sich der neue Flughafen BER und Tegel künftig die Passagiere teilen würden. Zwei Flughäfen haben aber höhere Betriebskosten als einer. In Tegel könne die Flughafengesellschaft zudem nur geringere Erlöse erzielen als am BER. Höhere Kosten und geringere Einnahmen summiert die Verwaltung auf rund 100 Millionen Euro – jährlich. Der Berliner FDP-Chef Sebastian Czaja bezeichnete diese Berechnungen in einer Stellungnahme als "Angstmacherei durch Rot-Rot-Grün". Er forderte den Finanzsenator auf, dem Parlament die Zahlen für eine qualifizierte Diskussion zur Verfügung zu stellen. "Allein die Aussage, dass sich BER und TXL die Passagiere teilen, zeugt von größter Unkenntnis. Wachstum und erhöhtes Passagieraufkommen sind klare Fakten, die in der Berechnung fehlen," polterte Czaja.

BER-Schallschutz-Niveau würde zwei Milliarden Euro kosten

Tegel ist darüber hinaus ein Sanierungsfall: Von den Toiletten über die Klimaanlage bis zu den Landebahnen. Dafür setzt Kollatz-Ahnen noch einmal 100 Millionen Euro pro Jahr an. Am teuersten jedoch würde der Schallschutz, auf den die Anwohner bei einem Weiterbetrieb mit guten Erfolgsaussichten Klagen könnten. Die gesetzlich vorgeschriebene Variante beziffert Kollatz-Ahnen mit mindestens 400 Millionen Euro. Bekämen die Tegel-Anwohner allerdings den Schallschutz, der rund um den BER Standard ist, würden bis zu zwei Milliarden Euro fällig. Zu diesem Teil der Berechnung äußerte sich FDP-Chef Czaja nicht. Alles in allem würden diese Mehrbelastungen dazu führen, dass die Flughafengesellschaft, die derzeit operativ Millionengewinne erzielt, in eine Schieflage käme, so das Fazit des Finanzsenators.“³

³ rbb exklusiv, 16.06.17, Tegel-Weiterbetrieb soll 200 Millionen Euro pro Jahr kosten; <https://www.rbb-online.de/politik/beitrag/2017/06/Tegel-Weiterbetrieb-200-Millionen-Euro-pro-Jahr.html>

Kostenbehauptungen des Senats zu Tegel sind abenteuerlich / Gutachten belegt Wirtschaftlichkeit von Tegel-Weiterbetrieb

16.06.2017

Der Parlamentarische Geschäftsführer der Fraktion der Alternative für Deutschland im Abgeordnetenhaus, Frank-Christian Hansel, fordert den Senat auf, das im Auftrag von Ryanair erstellte Gutachten (siehe Anlage) zur Kenntnis zu nehmen, das zu dem Schluss kommt, dass die Abkehr vom Single-Airport-Konzept und die Offenhaltung von Tegel erhebliche Vorteile für Berlin bringen würden:

„Das Gutachten von Frontier Economics widerlegt alle Behauptungen des Senats, der Flughafen Tegel müsse aus rechtlichen Gründen geschlossen werden, werde nach der Inbetriebnahme des BER nicht benötigt und sei dann auch gar nicht wirtschaftlich zu betreiben.

Die rechtlichen Gründe sind, das hat die AfD bereits des öfteren ausgeführt, vorgeschoben. Gesetze werden von Menschen gemacht und diese können die Gesetze auch wieder ändern, wenn der politische Willen vorhanden ist. Auch Brandenburg und der Bund werden sich dem absehbaren klaren Votum der Berliner für Tegel im anstehenden Volksentscheid nicht verschließen können.

In der Frage der Notwendigkeit von Tegel zum Beispiel reicht ein Blick auf die Spitzenzeiten. Hier zeigt sich, dass in Tegel und Schönefeld zusammen derzeit bis zu 68 Starts und Landungen pro Stunde stattfinden. Die zwei Startbahnen des BER alleine hätten jedoch nur eine Kapazität von 62 Flugbewegungen pro Stunde, was bedeutet, dass bei einem Alleinbetrieb die derzeit erzielte Höchstzahl an Flugbewegungen nicht mehr zu bewältigen wäre. Allein dadurch ist die Notwendigkeit von Tegel belegt.

Diese wird noch deutlicher, wenn man sich das Flugverkehrspotential anschaut: Mit 33 Millionen Passagieren (2016) liegt Berlin im Vergleich zu anderen europäischen Metropolen deutlich zurück: In London sind es 160 Millionen Passagiere pro Jahr, die von der Einwohnerzahl her vergleichbaren Barcelona und Madrid verzeichneten 44 bzw. 50 Millionen Passagiere, und selbst Dublin und Kopenhagen, die jeweils nur rund ein Drittel der Einwohnerzahl Berlins aufweisen, liegen mit 28 bzw. 29 Millionen Passagieren nur knapp hinter Berlin.

Angesichts des rasanten Wachstums, das der Berlin-Flugverkehr in den letzten Jahren genommen hat, spricht nichts dafür, dass dieser Rückstand Berlins in den kommenden Jahren beibehalten wird, und alle Prognosen der Vergangenheit, auf denen der Schließungsbeschluss basierte, wurden längst weit übertroffen. Um nur eine Zahl zu nennen: Allein in den fünf Jahren zwischen 2011 und 2016 ist die Zahl der Flugpassagiere von und nach Berlin um 50 Prozent angestiegen. Das Gutachten sieht hier ein Potential von 56 Millionen Passagieren bis 2030 und sogar 90 Millionen bis 2050, vorausgesetzt, die bestehenden Kapazitätsengpässe, die mit einer Schließung Tegels noch größer würden, werden beseitigt.

Der BER allein, das wird selbst von Rotrotgrün nur noch halbherzig bestritten, kann den auch in Zukunft wachsenden Flugverkehr nicht bewältigen. Würde Tegel geschlossen, entstünde ein Kapazitätsnadelöhr, das die weitere Entwicklung des Flugverkehrs von und nach Berlin unwiderrufflich abwürgen würde.

Dies brächte enorme wirtschaftliche Nachteile mit sich. Abgesehen davon, dass schon Flugbewegungen selbst Geld in die Kasse der Flughafengesellschaft spülen, bringen Flugpassagiere hohe Umsätze in die Kassen von Hotels, Restaurants, Einzelhandel und Kulturinstitutionen der Stadt. Mit stagnierendem Flugverkehr würde auch die gesamte touristische Entwicklung Berlins stagnieren – ein nicht wieder gutzumachender Schaden für ein zentralen Wirtschaftsfaktor der Stadt.

Der Senat muss endlich von seinem hohen Ideologieross herunter kommen und die Realitäten zur Kenntnis nehmen: Die Schätzungen, auf denen der Schließungsbeschluss für Tegel seinerzeit basierte, sind längst Makulatur und von der Entwicklung weit übertroffen worden. Der BER wird die zu erwartende weitere Zunahme des Berlin-Flugverkehrs nicht allein bewältigen können. Ohne Tegel als unterstützenden Flughafen würde der BER unweigerlich zu einem Hemmschuh des Berlin-Tourismus und damit zum Schaden für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der Stadt.

Berlin braucht Tegel! Fast 70 Prozent der Berliner aus allen Teilen der Stadt haben das erkannt und sind für die Offenhaltung von TXL. Sie werden dem Senat am 24. September einen klaren Handlungsauftrag zur Offenhaltung erteilen. Sollte Rotrotgrün sich diesem weiterhin verweigern, wäre der Schaden für das Ansehen der Politik immens.“⁴

C/M/S/

Law . Tax

frontier
economics

TEGEL OFFEN HALTEN

Eine Analyse juristischer und ökonomischer Aspekte im Auftrag von Ryanair

Juni 2017



⁴ AfD-Fraktion Berlin, Pressemitteilung von MdB Frank C. Hansel vom 16.06.17, Kostenbehauptungen des Senats zu Tegel sind abenteuerlich / Gutachten belegt Wirtschaftlichkeit von Tegel-Weiterbetrieb, <https://www.afd-fraktion.berlin/single-post/2017/06/16/Kostenbehauptungen-des-Senats-zu-Tegel-sind-abenteuerlich-Gutachten-belegt-Wirtschaftlichkeit-von-Tegel-Weiterbetrieb>