

**0459 A**



*AfD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin - 10117 Berlin*

An den Vorsitzenden  
des Hauptausschusses  
Herrn Frédéric Verrycken

**Dr. Kristin Brinker, MdB**  
Stellvertretende Fraktionsvorsitzende

Telefon 030-2325-2661  
AGH Raum 521

über  
den Plenar- und Ausschussdienst  
Frau Frisch  
Vorab per Fax: 1348  
Vorab per Email:  
[Margot.Frisch@parlament-berlin.de](mailto:Margot.Frisch@parlament-berlin.de)

Berlin, 29. Juni 2017

**Berichtsauftrag in 10. HA-Sitzung zu TOP 6 - RN 0459 u. RN 0459-1 „Investitionsperspektiven am Standort Flughafen Tegel und damit zusammenhängende Sachverhalte“**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der Fraktion der AfD bitte ich um Beantwortung der beigegeführten Fragen zu TOP 6 (RN 0459<sup>1</sup>) durch den Senat.

Kurze Sachverhaltsdarstellung der bisherigen Äußerungen des Finanzsenators beim RBB vom 16.06.17<sup>2</sup>, in der Berliner-Zeitung vom 22.06.<sup>3</sup> und 23.06.17<sup>4</sup> und der 10. Hauptausschusssitzung am 28.06.17<sup>5</sup>:

- Der Weiterbetrieb des Flughafens Tegel würde mindestens 200 Mio. € Mehrkosten pro Jahr verursachen.

<sup>1</sup> Vgl. Parlament-Berlin.de, RN 0491, AfD-Fraktion, Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 der GO des AGH zum Thema „Investitionsperspektiven am Standort Flughafen Tegel und damit zusammenhängende Sachverhalte“ <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0459-v.pdf>; Vgl. Parlament-Berlin.de, RN 0491-1, <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0459-1-v.pdf>

<sup>2</sup> Vgl. RBB, 16.06.17, rbb exklusiv - Tegel-Weiterbetrieb soll 200 Millionen Euro pro Jahr kosten; <https://www.rbb-online.de/politik/beitrag/2017/06/Tegel-Weiterbetrieb-200-Millionen-Euro-pro-Jahr.html>

<sup>3</sup> Vgl. Berliner-Zeitung, 22.06.17, Votum gegen Tegel Rot-Rot-Grün will die Flughafenschließung; <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/votum-gegen-tegel-rot-rot-gruen-will-die-flughafenschliessung--27845798>

<sup>4</sup> Vgl. Berliner-Zeitung, 23.06.17, Matthias Kollatz-Ahnen „Bei Tegel spielt Nostalgie eine Rolle“, <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/matthias-kollatz-ahnen--bei-tegel-spielt-nostalgie-eine-rolle--27845878>

<sup>5</sup> Vgl. Parlament-Berlin.de, Gesamteinladung (Einladung mit Mitteilung) zur 10. Sitzung des Hauptausschusses am Mittwoch, den 28. Juni 2017; <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/einladung/h18-010-ge.pdf> (Inhalts- und Wortprotokoll werden noch veröffentlicht).

- Die Kostenrechnung basiert auf der Grundannahme, dass Schönefeld und Tegel sich konstant ein Jahres-Passagieraufkommen von 30 Mio. Passagieren teilen.<sup>6</sup>
- Die notwendigen Gesamtinvestitionskosten in den Flughafen würden über 10 Jahre gestreckt<sup>7</sup> (und ohne Lärmschutz gerechnet) ca. 1,1 Mrd. €<sup>8</sup> betragen
  - 550 Mio. €(50 %) Gebäude
  - 330 Mio. €(30 %) Außenanlagen (Startbahnen, Zufahrten, Strom- u. Wasserversorgung)
  - 220 Mio. €(20 %) moderne IT
- Schallschutz für 300 Tsd. Menschen würde mindestens 400 Mio. €kosten. Wenn der über dem gesetzlichen Maßstab beim BER angelegte Maßstab angesetzt würde, würden Kosten von 1,5 bis 2 Mrd. €angesetzt werden müssen.
- Genehmigungsschwierigkeiten, u.a. weil Grundwasserschutzgebiet unter dem Terminal verläuft und neue EU-Regelungen angewendet werden müssten.
- 1000 Gebäude müssten abgerissen werden, möglicherweise müssten gar Industrieanlagen in Siemensstadt oder anderen Standorten - ähnlich wie beim Frankfurter Flughafen eine Raffinerie – abgerissen werden.
- Die avisierte notwendige Investitionssumme von 1,5 Mrd. € inklusive Schallschutz würde die Flughafen (FBB GmbH) hinsichtlich der Liquidität überfordern, da sie noch über 3 Mrd. €Kredite für den BER tilgen muss.<sup>9</sup>
- Verkehrspolitisch sei der Zugverkehr dem Flugverkehr vorzuziehen, daher sei insbesondere der Hochgeschwindigkeitszugverkehr z.B. auf der Strecke Berlin – München zu privilegieren.

<sup>6</sup> „Bei der Berechnung wurde unterstellt, dass sich der neue Flughafen BER und Tegel künftig die Passagiere teilen würden.“ RBB, 16.06.17.

<sup>7</sup> „Das wäre doch aber nicht auf einen Schlag fällig?“

Nein, aber über ein gutes Jahrzehnt gestreckt wären es einschließlich der Betriebskosten pro Jahr mindestens 250 Millionen Euro mehr, die die FBB aufbringen müsste. [H.d.V.]“ Berliner-Zeitung, 23.06.17.

<sup>8</sup> „Gesamtkosten von 1,1 Milliarden Euro, um ihn betriebsfähig zu halten. Etwa die Hälfte müsste für das Gebäude aufgewendet werden, 30 Prozent für die Außenanlagen wie Startbahnen, Zufahrten, Strom- und Wasserversorgung, der Rest für eine moderne IT-Ausstattung.“ Berliner-Zeitung, 23.06.17.

<sup>9</sup> „Das wäre doch aber nicht auf einen Schlag fällig?“

Nein, aber über ein gutes Jahrzehnt gestreckt wären es einschließlich der Betriebskosten pro Jahr mindestens 250 Millionen Euro mehr, die die FBB aufbringen müsste. Das würde sie überfordern, weil sie noch über drei Milliarden Euro Kredite für den BER zurückzahlen muss.“ Ebenda.

Die GRÜNEN legten im Juni 2014 unter Mitverantwortung von Frau *Ramona Pop*, der heutigen Wirtschaftssenatorin, das Gutachten „*Der Flughafen BER Analyse der wirtschaftlichen Situation mit alternativen Szenarien*“<sup>10</sup> vor. Darin kamen sie u.a. zu dem Schluss:

„Der Flughafen BER wird nicht in der Lage sein, die Investitionen in Höhe von derzeit mindestens 5 Mrd. EUR zu refinanzieren.

Der BER müsste seine Erlöse um mindestens 50 Prozent gegenüber der heutigen Situation steigern, damit wenigstens der Betrieb des Flughafens kostendeckend wäre.

Potentielle Erweiterungen wie eine dritte Start- und Landebahn haben keine signifikanten gewinnerhöhenden bzw. verlustreduzierenden Effekte für den Flughafen. [H.d.V.]“<sup>11</sup>

Die Europäische Kommission kam wiederum im August 2016 in ihrem Notifizierungsverfahren zu den Finanzierungsmaßnahmen der Gesellschafter der FBB GmbH<sup>12</sup> zu dem Schluss, dass das vorgelegte Geschäftsmodell rentabel<sup>13</sup> sei.

Dabei wurden der „Eigenkapitalwert im kontrafaktischen Szenario „Einstellung des Projekts““ und „im Szenario „Fertigstellung nach Plan““ geprüft. Der Szenariovergleich führte zu der Schlussfolgerung, dass

„Anhand der wirtschaftlichen und technischen Daten, die von den deutschen Behörden vorgelegt wurden, [es sich] zeigt [...], dass der Eigenkapitalwert im Basisszenario mit [...] \* Mrd. EUR erheblich höher ist als die Eigenkapitalwerte in den beiden denkbaren kontrafaktischen Szenarien mit minus [...] \* Mrd. EUR bzw. [...] \* Mrd. EUR. Demzufolge scheint die Entscheidung der FBB-Gesellschafter, die angemeldete Finanzierung bereitzustellen, unter dem Gesichtspunkt der Rentabilität die beste Option für die Gesellschafter zu sein.“<sup>14</sup>

<sup>10</sup> Gutachten der Forschungsgruppe Luftverkehr, Technische Universität Chemnitz, Prof. Dr. Friedrich Thießen, im Auftrag der Fraktionen DIE GRÜNEN im Bundestag, im Landtag von Brandenburg und im Berliner AGH [https://www.gruene-fraktion-brandenburg.de/fileadmin/I/f\\_brandenburg/Dokumente/Publicationen/Studie\\_Wirtschaftliche\\_Situation\\_BER.pdf](https://www.gruene-fraktion-brandenburg.de/fileadmin/I/f_brandenburg/Dokumente/Publicationen/Studie_Wirtschaftliche_Situation_BER.pdf)

<sup>11</sup> Ebenda.

<sup>12</sup> Europäische Kommission, 3.8.17, Staatliche Beihilfe SA.41342 (2016/N) Deutschland, Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg; [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/262544/262544\\_1846885\\_139\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262544/262544_1846885_139_2.pdf)

<sup>13</sup> „Um die Marktlogik des angemeldeten Finanzierungspakets zu beurteilen, berücksichtigte die Kommission die Auswirkungen der Finanzierung auf den Eigenkapitalwert des Unternehmens. Der Eigenkapitalwert ist der Wert eines Unternehmens, der den Gesellschaftern zur Verfügung steht. Das entspricht dem Barwert der Beträge, den die Gesellschafter im Laufe der Zeit für ihre Anteile an der FBB erhalten könnten, sei es aus Dividenden oder durch den Verkauf ihrer Anteile. Wenn ein Gesellschafter eines Unternehmens den Eigenkapitalwert des Unternehmens als Messgröße verwendet, um die Rentabilität einer Eigenkapital- bzw. Quasi-Eigenkapitalzuführung zugunsten des Unternehmens zu bewerten, so wendet er eine Standardmethode an, die auch mit der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV im Einklang steht. Der Eigenkapitalwert eines Unternehmens wird errechnet, indem der Wert der Finanzverbindlichkeiten des Unternehmens vom Unternehmenswert subtrahiert wird. Der Unternehmenswert wird berechnet durch Addition der Summe aller zukünftigen Cashflows (freie Cashflows des Unternehmens) berechnet, die mit einer angemessenen Rendite abgezinst wird. Der normalerweise angewendete Abzinsungssatz ist der entsprechende gewichtete durchschnittliche Kapitalkostensatz (im Folgenden „WACC“), der das Risiko des Cashflows wiedergibt.“ Ebenda, S.22.

<sup>14</sup> Ebenda. Mit \* gekennzeichnete Klammern sind durch die Europäische Kommission eingefügt, um die Zahlenwerte vertraulich zu halten.

Auch die „Sensitivitätsanalyse der Ergebnisse der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“ führte zu diesem Schluss:

„Die Kommission stellt fest, dass der Eigenkapitalwert der FBB in dem optimistischen Szenario (Best Case) positiv ist und sich auf [...] \* Mrd. EUR (im Vergleich zu den [...] \* Mrd. EUR des Basisszenarios/Basismodells) beläuft. Selbst bei der pessimistischsten Annahme (Worst Case, Variante a)) bleibt der Eigenkapitalwert im Basisszenario, d. h. bei Umsetzung der geplanten Finanzierungsmaßnahmen, immer noch im positiven Bereich.“<sup>15</sup>

Im Wesentlichen prüfte die Europäische Kommission also das Szenario Fertigstellung und Erweiterung BER bei Schließung Tegels (TXL) und temporäre Offenhaltung von Schönefeld Alt (SXF) bei Finanzierungsmaßnahmen seitens der Gesellschafter im Umfang von **2,207 Mrd. EUR** und unter Berücksichtigungen gewisser *Worst-* und *Best-Case*-Szenarien. Dabei legten „[d]ie deutschen Behörden [...] den Businessplan 2015 der FBB vor, auf den die Gesellschafter ihren Beschluss, die in Rede stehende Finanzierung zu gewähren, stützten. In diesem Plan wird ein **Zeithorizont von 21 Jahren** festgelegt, d. h. **von 2015 bis 2035**. [...] Die FBB verwendete konsolidierte [**Verkehrs-]Prognosen**, die auf einem Bericht von 2013 beruhen, der 2014 aktualisiert und **2015 weiter ausgearbeitet** wurde, um den Businessplan an die auf das zweite Halbjahr 2017 verschobene Eröffnung mit erweiterter Flughafenkapazität anzupassen. [H.d.V.]“<sup>16</sup>

Auch Umsatzeinbußen durch Kapazitätsengpässe wurden erörtert, z.B. für den Fall, dass nur Tegel und Schönefeld Alt offenbleiben würden:

„Nach Angaben der deutschen Behörden haben beide Flughäfen ihre Kapazitätsgrenzen erreicht und können daher den zukünftigen Verkehrszuwachs nicht bewältigen. Deshalb würden beide Flughäfen einen deutlich geringeren Umsatz erzielen als der neue Flughafen.“<sup>17</sup>

Nicht hingegen wurde das Szenario erörtert, dass Tegel offenbleibt, Schönefeld Alt schließt und am BER weniger erweitert wird. Den Potenzialen der Offenhaltung Tegels hat sich nun aber das Gutachten von Frontier Economics „**Tegel offenhalten – Eine Analyse juristischer und ökonomischer Aspekte**“ gewidmet<sup>18</sup>:

<sup>15</sup> Ebenda, S.32; Mit \* gekennzeichnete Klammern sind durch die Europäische Kommission eingefügt, um die Zahlenwerte vertraulich zu halten.

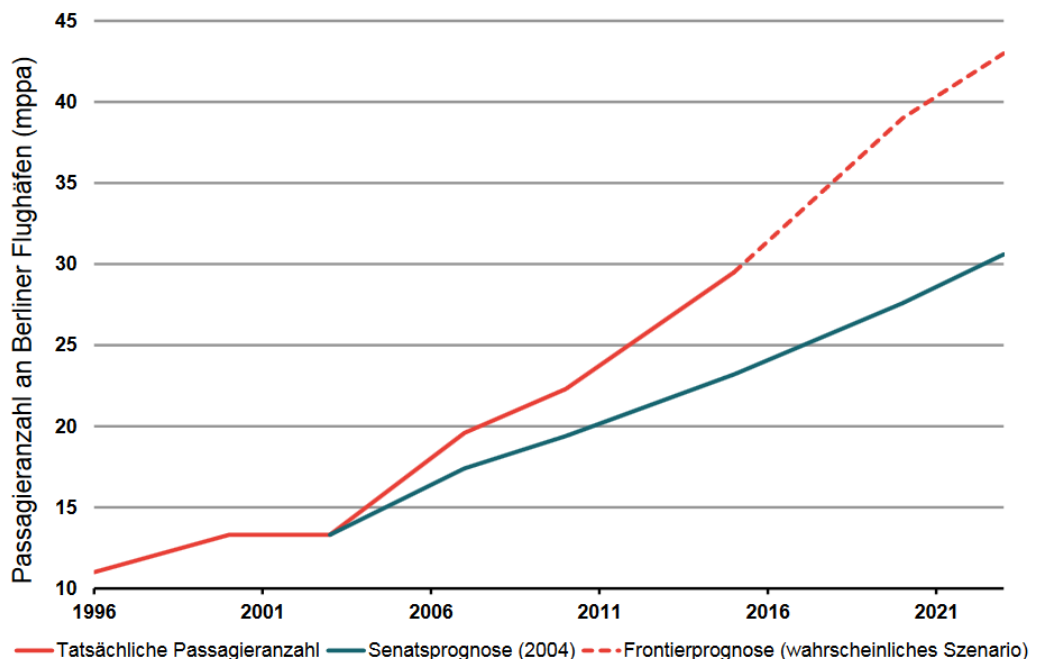
<sup>16</sup> Ebenda, S.24.

<sup>17</sup> Ebenda, S.29.

<sup>18</sup> Vgl. Anlage in RN 0459, <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/18/Haupt/vorgang/h18-0459-v.pdf>

Frontier Economics kommt zu dem Schluss, dass „[...] bereits die momentane Kapazitätsplanung der aktuellen Nachfrage hinterher [hinkt] – und erst recht den zukünftigen Marktanforderungen“, wenn man „[...] berücksichtigt, dass Tegel und Schönefeld bereits 2016 mehr als 33 Millionen Passagiere bedienten [...]“. Dabei scheint „[d]ie Unterschätzung der aktuellen und zukünftigen Nachfrage bei der Planung des BER [...] offensichtlich der Ausgangspunkt für die Kapazitätsengpässe zu sein. [...] Der Planungsfeststellungsbeschluss für den BER (2004) enthielt eine Tabelle mit einer Prognose für 2023 von 30 Millionen Passagieren pro Jahr. Diese Prognose wurde bereits 2016 überschritten – sieben Jahre vor der ursprünglichen Vorhersage. [...] Die tatsächliche Nachfrage in Berlin liegt deutlich über dem erwarteten Niveau, das der Planung des BER zugrunde lag. Zudem gibt es Grund zur Annahme, dass auch zukünftig, unter den entsprechenden Bedingungen, mit einem starken Anstieg der Passagierzahlen zu rechnen ist.“ Die Analyse kam zu dem Schluss, dass [...] auch die veranschlagte maximale Kapazität von 45 Millionen Passagieren pro Jahr für BER schnell unzureichend werden könnte.“<sup>19</sup>

**Abbildung 14 Passagierprognosen und tatsächliches Passagierwachstum**



Quelle: *Beschlusstext des Planfeststellungsbeschlusses, FBB (<http://www.berlin-airport.de/de/presse/basisinformationen/verkehrsstatistik/index.php>), Frontier Berechnung.*

Quelle: Frontier Economics, S.85.

<sup>19</sup> Ebenda, S.84f.

„Laut der Flughafenbetreibergesellschaft FBB hat der BER bei Eröffnung eine Kapazität von jährlich 27-28 Millionen Fluggästen, die sich mit dem geplanten Ausbau auf 45 Millionen erhöhen soll. Demzufolge ist es selbst im oben erläuterten Minimalsszenario unwahrscheinlich, dass der BER allein in der Lage wäre, die gesamte Nachfrage ab 2030 zu befriedigen. Sollte sich die Nachfrage gemäß unserem wahrscheinlichen Szenario entwickeln, ist nach der Schließung von Tegel eine Situation mit unzureichender Kapazität am BER nahezu sicher. **Bei dieser Betrachtung der Nachfrage auf jährlicher Basis übersieht man jedoch die Tatsache, dass Flughäfen (wie alle Netzwerke und Plattformen) so ausgelegt sein sollten, dass sie ausreichend Kapazität aufweisen, um den Flugverkehr in den „Spitzenstunden“ abwickeln zu können.** [...] Betrachtet man die Gesamtzahl der Flugbewegungen, so zeigen die Daten eine „Spitze“ bei den Flugbewegungen zwischen 09:00 und 10:00 Uhr vormittags und dann noch einmal zwischen 20:00 und 21:00 Uhr, wo hingegen der frühe Nachmittag relativ ruhig erscheint. Flughäfen müssen auch zu Spitzenzeiten genügend Kapazität bereitstellen können. **Dies beinhaltet die Kapazität der Start- und Landebahnen, Terminals, Gates, Fluggastbrücken und Vorfeldpositionen, aber auch die Kapazität an Check-in-Schaltern und Gepäckabfertigungsplätzen.** Kapazität bedeutet also weitaus mehr als nur eine Passagierobergrenze. Wichtig ist, dass Kapazitätsverfügbarkeit in Nicht-Spitzenzeiten keinen Ersatz für fehlende Kapazitäten in Spitzenzeiten darstellt, während derer die Nachfrage am höchsten ist. Somit könnte der BER, selbst wenn die Gesamtpassagierzahlen im Jahr 2030 unter der Grenze von jährlich 45 Millionen Passagieren zurückblieben, durch die Verteilung des Flugverkehrs in Spitzenzeiten massive Engpässe aufweisen. [...] Der BER [...] verfügt über eine technische Start- und Landebahnkapazität für 426.000 Flugbewegungen jährlich. Unter Berücksichtigung des eingeschränkten Flugverkehrs zwischen Mitternacht und 5 Uhr morgens entspricht dies einem Maximum von **62 Flugbewegungen pro Stunde.** Müsste der BER alleine die Berliner Nachfrage abwickeln, wäre der Flughafen bereits jetzt von Engpässen betroffen, und zwar unabhängig davon, ob die beabsichtigte Erweiterung am BER durchgeführt wird oder nicht. Ebenfalls unabhängig davon ist, ob und wie lange der alte Terminal am Flughafen Schönefeld weiter betrieben wird, da beide Maßnahmen lediglich die Terminalkapazitäten betreffen, nicht jedoch die technisch bindende Kapazität der Start- und Landebahnen.“<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Ebenda, S.95ff.

**FAZIT:**

Es wird ersichtlich, dass unterschiedliche Betrachtungen zu unterschiedlichem Ergebnis kommen. Während das Gutachten der GRÜNEN bei damaligen Baukosten von 5 Mrd. EUR aus dem Jahre 2014 noch zu dem Ergebnis kommt, der Bau des BER sei nicht zu refinanzieren, kommt die Europäische Kommission nach Prüfung des Geschäftsplans 2015 der Flughafengesellschaft bei Baukosten von 6,5 Mrd. EUR zu dem Schluss, dass das Basisszenario Fertigstellung- und Erweiterung BER rentabel sei bzw. und den „prognostizierten“ Kapazitätsbedarf abdecken würde. Doch der genaue Businessplan 2015 ist dem Schreiben der Europäischen Kommission nicht zu entnehmen. Auch diskutiert weder die Europäische Kommission, noch der Finanzsenator, noch das Grünen-Gutachten die „Spitzenzeiten-Kapazitätsengpass“-Problematik, auf die Frontier Economics so eindringlich hinweist. Die Erlös- und Kosten-Potenziale werden bei allen – wenn überhaupt – nur rudimentär und approximativ diskutiert. Um sich ein klares Bild zu verschaffen, ob sich der dauerhafte Weiterbetrieb Tegels für die Flughafengesellschaft lohnt oder nicht, stellen sich daher weitere *grundlegende Fragen*.

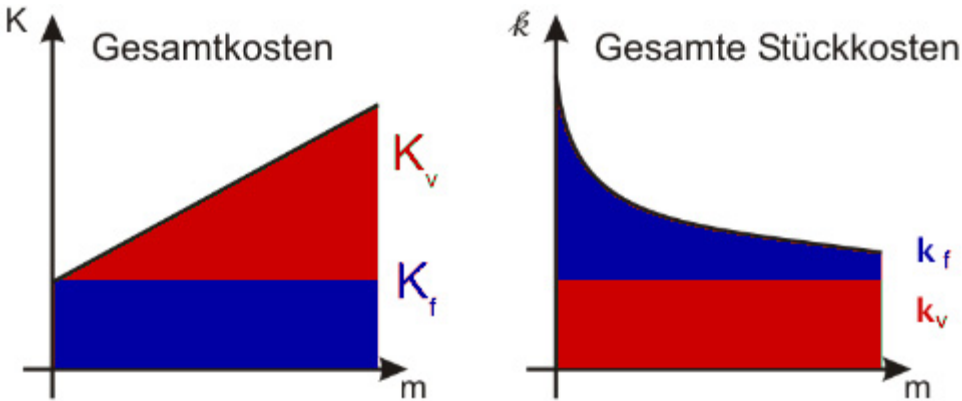
**FRAGENKATALOG:**

- 1. Durch welche Leistungen generiert die Flughafengesellschaft (FBB) Erlöse respektive Umsatzerlöse? Was sind die Produkte der FBB? Die Abwicklung der Starts und der Landungen von Flugzeugen? Die Abwicklung der Passagiere, die am Flughafen angekommen bzw. von dort abfliegen? Welche weiteren Leistungsfelder gibt es noch?  
Anders ausgedrückt, - in Controlling-Terminologie - welcher Beschäftigung geht die FBB nach?*

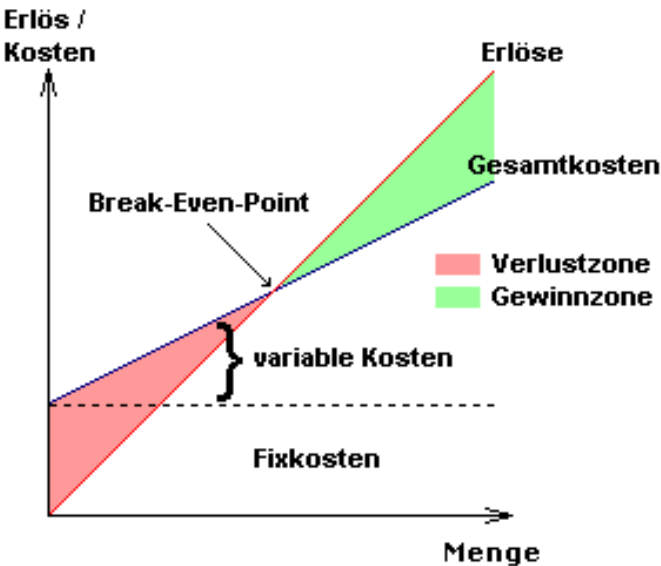
In der Kosten-Leistungs-Rechnung stehen den Leistungen der Unternehmung die Kosten entgegen. Dabei wird zwischen dem Begriffspaar **Variable oder Fixe Kosten**, im Sinne von Abhängigkeit von der Beschäftigung, und dem Begriffspaar **Einzel- vs. Gemeinkosten**, im Sinne der Zuordnungsfähigkeit zu den einzelnen Produkten/Leistungen des Unternehmens, unterschieden. Daraus lassen sich dann in Verbindung mit einer Kostenarten- und Kostenstellen-Rechnung sogenannte Kostenträger-Rechnungen ableiten.

Die Fixkosten fallen unabhängig von der Beschäftigung an, beispielsweise die Betriebskosten eines Bahnhofs auch wenn kein einziger Zug fährt. Die variablen Kosten fallen in bestimmter Abhängigkeit von der Beschäftigung an, beispielweise je mehr Flugzeuge den Flughafen anfliegen, desto mehr Passagiere müssen in Empfang genommen und abgewickelt werden.

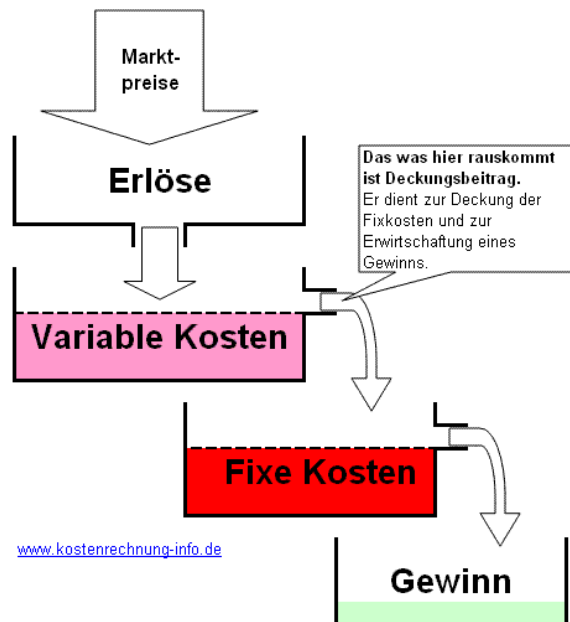
Die Gesamtkosten  $K$  kumulieren sich dann gemäß einer produzierten Leistungsmenge  $m$  wie folgt. Der Zusammenhang hat zur Folge, dass die Durchschnittskosten innerhalb bestimmter Beschäftigungsintervalle fallend sind, also sogenannte Größendegressionsprozesse auftreten.



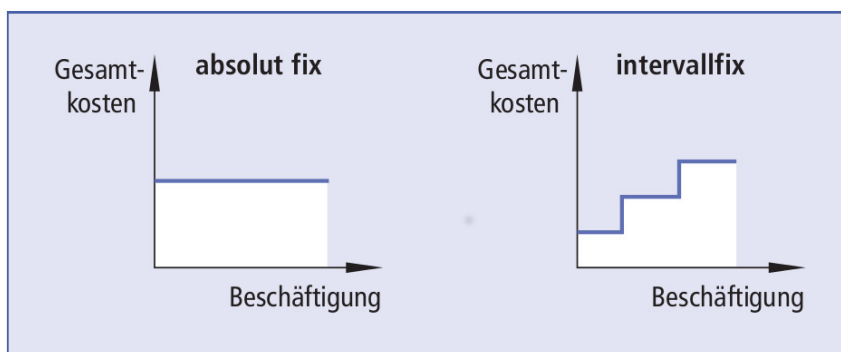
Setzt man die Gesamtkostenkurve ins Verhältnis zur Erlösfunktion lässt sich erkennen, ab welcher Leistungsmenge Gewinne erwirtschaftet werden. Man nennt dies den Break-Even-Punkt.







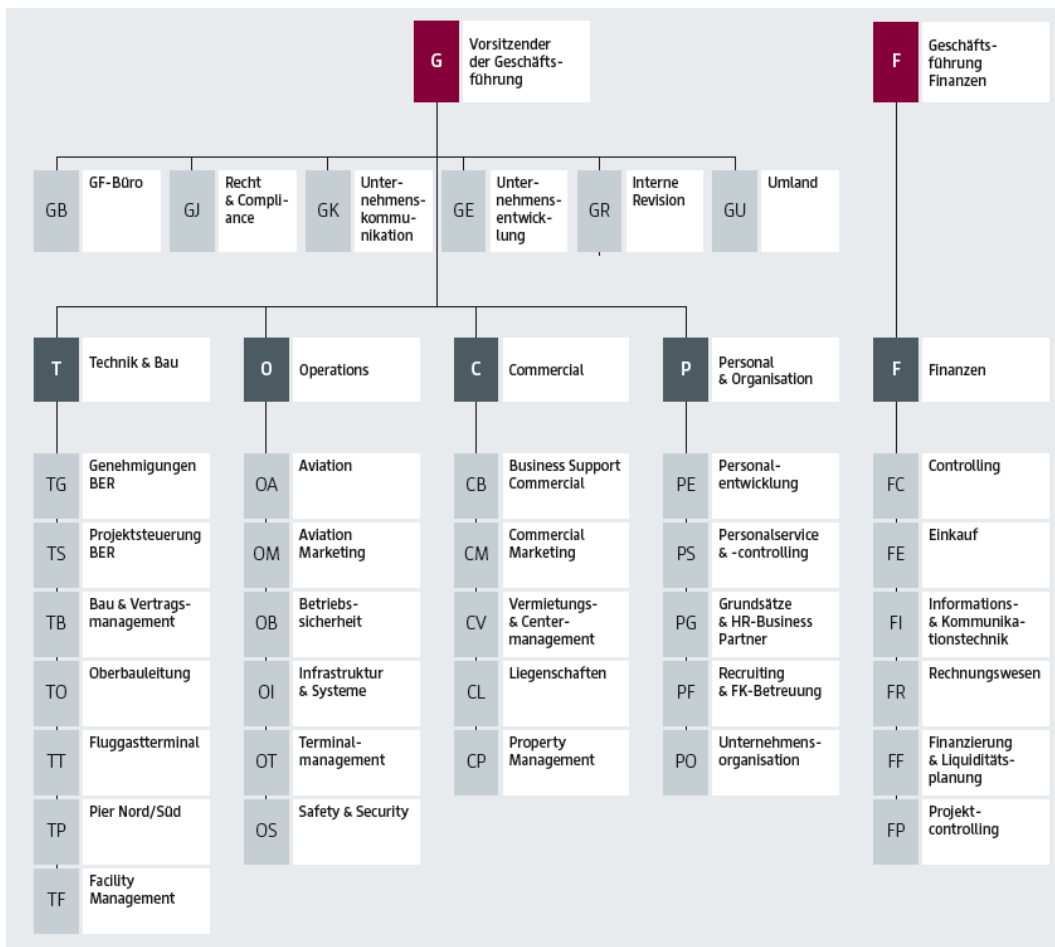
Das lässt sich auch mit dem Konzept von sprungfixen Kosten – also der Veränderung der Fixkosten entlang bestimmter Beschäftigungsintervalle – verbinden.



Erstellt die Unternehmung unterschiedliche Leistungen müssen auch die Gemeinkosten und/oder Produktgruppen-spezifischen Einzelkosten entsprechend auf die einzelnen Kostenträger umgelegt werden. Daraus lässt sich entsprechend eine Teil- und Vollkosten-Rechnung ableiten. In Ergebnis dieser Rechnungen lässt sich auch eine sogenannte Deckungsbeitragsrechnung erstellen. Jedes Produkt muss durch seine Erlöse zunächst seine variablen Kosten decken und mit dem Rest die verbleibenden (Einzel- und Gemein-)Fixkosten (mit)decken. Daraus ergeben sich Deckungsbeitragshierarchien.

2. *Betreibt die FBB eine Kosten-Leistungsrechnung, insbesondere eine Kostenträgerrechnung?*
3. *Welche unterschiedlichen Kostenträger hat die FBB definiert? Korrespondieren diese mit den unterschiedlichen Leistungsangeboten?*
4. *Bezogen auf die Beschäftigung „Menge an Flugverkehr“ und entsprechende Untergruppierungen, wie hoch sind die Fix- und wie hoch die variablen Kosten?*  
*z.B. Feuerwehr-Bereitschaft stellt Fixkosten dar, da unabhängig von Flugzeugbewegungen. Die Bereitstellung von Terminals und/oder Bussen ist abhängig von den Flugbewegungen.*
5. *Bezogen auf die Beschäftigung „Menge an Passagiere“ und entsprechende Untergruppierungen, wie hoch sind die Fix- und wie hoch die variablen Kosten?*
6. *Gibt es eine Beschäftigungsabhängige Vollkostenkosten-Rechnung?*
7. *Gibt es die dafür notwendige Kostenarten- und Kostenstellen-Rechnung?*

Die Leitungsstruktur der FBB stellt sich gemäß Geschäftsbericht 2015 wie folgt dar:



Quelle: Geschäftsbericht der FBB 2015, S.53.

8. *Welche Erfolgsfaktoren gibt bzw. Erlös- und Kosten-Treiber gibt es? Zinsen, Flughafengebühren, Passagierbezogen Umsätze, etc., Abschreibungsmethode/-dauer, etc.?*
9. *Wie hoch sind die Overhead-Kosten bzw. Gemeinkosten der FBB (u.a. für Geschäftsführung und Verwaltung)?*
10. *Betreibt die FBB eine Deckungsbeitragsrechnung? Wenn ja, wie stellt sich diese dar?*
11. *Lässt sich ein Break-Even-Punkt definieren, ab welchem die FBB in die Gewinnzone kommt? Lässt sich dazu eine Erlös- und Kostenkurve mit Darstellung der variablen und fixen Kosten erstellen aus der ersichtlich wird, wo der Break-Even liegt? Bitte um Darstellung!*
12. *Gibt es Unterschiede bei den Kosten- und Erlös-Strukturen zwischen Tegel, Schönefeld Alt und BER? Wenn ja, welche?*
13. *Rechnen Sie mit Anstieg der Non-Aviation-Erlöse pro Passagier und absolut über die nächsten zehn Jahre? Wenn ja, mit welchem? Gibt es Unterschiede zwischen Geschäfts- und Ferien-Reisenden und ggf. anderen Klassifizierungen an Reisenden? Wie stellen sich diese dar?*
14. *Welche Rolle spielt der Frachttransport? Welche Entwicklungen erwarten sie in diesem Bereich?*
15. *Was kostet die Feuerwehr jährlich in Tegel? Was kostet die Feuerwehr jährlich in Schönefeld Alt?*
16. *Werden die Feuerwehrcapazitäten in Abhängigkeit vom Flugaufkommen gestaltet? Wird die Feuerwehr bei Eröffnung des BER entsprechend der Erhöhung des Flugaufkommens erweitert oder reicht die bisherige Feuerwehrcapazität, die für Schönefeld Alt zur Verfügung steht auch für den Parallelbetrieb von Schönefeld Alt und BER?*
17. *Soll die Feuerwehr von Tegel nach Schönefeld ziehen? bzw. was wird aus ihren Mitarbeitern und ihrer Technik?*
18. *Gibt es eine Investitionsrechnung bzw. -simulation der FBB zum dauerhaften Parallelbetrieb von Tegel und BER? Welche Grundannahmen liegen dieser zugrunde?*
19. *Welche 1.000 Gebäude in der Flughafen Tegel Umgebung müssten abgerissen werden?*
20. *Was wird die Fertigstellung des BER voraussichtlich kosten (cost-to-complete)? Welche Kapazität wird er dann haben? Wie sieht hoch ist dann die vorläufige Gesamtinvestitionssumme für den BER? Wie hoch wird bei Fertigstellung etwa der Buchwert der Investitionen aussehen?*

21. *Was für Erweiterungen sind am BER geplant? Wann und über welchen Zeitraum sollen sie errichtet werden? Welche kapazitiven Effekte sollen damit erzielt werden? Was ist geplant dafür auszugeben? Wie soll es finanziert werden?*
22. *Was für Ertüchtigungen sind bei Schönefeld Alt (SFX) geplant? Wann und über welchen Zeitraum sollen sie ausgeführt werden? Welche kapazitiven Effekte sollen damit erzielt werden? Was ist geplant dafür auszugeben? Wie soll es finanziert werden? Wann soll Schönefeld Alt geschlossen werden?*
23. *Was ist für die Nachnutzung von Schönefeld Alt angedacht?*
  
24. *Was kostet der Neubau des Regierungsterminals in BER? Wann soll er beginnen? Wann soll er fertig sein?*
  
25. *Wie sieht die Plan-Kapitalflussrechnung (operativer, investiver und finanzieller Cash-Flow) der FBB für die nächsten zehn Jahre aus? oder falls nicht soweit vorhanden entsprechend kurzfristiger?*
26. *Wie sieht die Plan-Eigenkapitalveränderungsrechnung der FBB für die nächsten zehn Jahre aus? oder falls nicht soweit vorhanden entsprechend kurzfristiger?*
27. *Wann wird etwa damit gerechnet, dass sich der gegenwärtige Bilanzverlust-Vortrag (zur Verfügung stehender Stand 2015) von 730 Mio. EUR auf Null Euro reduziert hat?*
28. *Welche Gesamt-Ersparnis an Steuerzahlungen generiert sich gemäß den Planungsansätzen für die FBB aus dem Verlustvortrag?*
29. *Welchem Szenario der EU-Notifikation entsprechen die zugrunde gelegten Planungsannahmen?*
30. *Wie ist der Bilanzverlust der FBB entstanden?*
31. *Wann wird der Geschäftsbericht der FBB für das Jahr 2016 veröffentlicht?*
32. *Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft 2016 und die darauffolgenden Jahre die FBB?*

Die FBB erzielte 2015 einen Umsatzerlös von 326 Mio. € Nach Personal- und Sachaufwand blieben noch 122 Mio. € Dem standen u.a. nochmal ein Netto-Zinsaufwand von 101 Mio. € und Abschreibungen (vermutlich planmäßige) von 101 Mio. € entgegen, sodass sich allein schon daraus ein negatives operatives Ergebnis ergab. Dazu kamen aber nochmals 120 Mio. € „Sonstige betriebliche Aufwendungen“, sodass sich ein „Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit“ von -134 Mio. €ergab.<sup>21</sup>

*33. Was enthält der „Sonstige betriebliche Aufwand“ konkret?*

*34. Wie hat sich der Zinsaufwand die letzten 10 Jahre entwickelt? Wie sehen die Planungen für die nächsten 10 Jahre aus?*

*35. Welcher Schaden ist der FBB voraussichtlich durch die betrügerischen Machenschaften der Firma Imtech<sup>22</sup> entstanden?*

*36. Wie wird ausgeschlossen, dass andere Firmen heute noch ähnliche „Geschäftsbeziehungen“ mit der FBB betreiben?*

*37. Wie sieht die Plan-Bilanzentwicklung aufgeteilt in Aktiva und Passiva für die nächsten zehn Jahre aus? oder falls nicht soweit vorhanden entsprechend kurzfristiger?*

*38. Welche Abschreibungsdauern und -methoden sind für die unterschiedlichen Vermögensgegenstände der Bilanz der FBB angesetzt bzw. vorgesehen?*

*39. Wie sieht die Plan-GuV für die nächsten zehn Jahre aus? oder falls nicht soweit vorhanden entsprechend kurzfristiger?*

*40. Wie soll sich der Mitarbeiterbestand des FBB-Konzerns entwickeln? Für was sind die Mitarbeiter konkret zuständig? Wie viele sind in der Verwaltung und wie viele direkt für den Flughafenbetrieb tätig?*

*41. Welche Ausgaben würden sich in Schönefeld Alt und Neu – also SFX und BER – erübrigen, wenn Tegel offenbliebe?*

*42. Welche Kosten würden wegfallen, wenn Schönefeld Alt schließt?*

<sup>21</sup> Geschäftsbericht der FBB 2015, S.64; <http://www.berlin-airport.de/de/presse/publikationen/unternehmen/2016/2015-geschaeftsbericht.pdf>

<sup>22</sup> ZEIT-ONLINE, 20.07.15, Imtech – Die unheimliche Firma; <http://www.zeit.de/2015/29/imtech-flughafen-berlin-ber-verzoegerung>

Das von der Europäischen Kommission 2016 genehmigte Finanzpaket für die FBB umfasste Investitionen in einer Höhe von insgesamt 2,207 Mrd. EUR. „Es umfasste 1,107 Mrd. EUR zur Deckung der neu entstandenen Kosten für die Fertigstellung des Flughafens sowie 1,1 Mrd. EUR für die Erweiterung der Kapazität.“<sup>23</sup>

43. *Wieviel ist davon schon ausgegeben bzw. ist geplant bis Ende 2016 auszugeben?*

44. *Wieviel wurde bisher für Erweiterungen veranschlagt? Wieviel wurde davon bereits ausgegeben? Wieviel der Erweiterungsausgaben würden sich am Standort Schönefeld (Alt + BER) erübrigen, wenn Tegel offenbliebe?*

45. *Berücksichtigen Sie das Problem der „Spitzenzeiten-Engpässe“ in ihren Überlegungen?*

46. *Sollen bewusst die Engpässe in Spitzenzeiten geschaffen werden, um entsprechende Preis- und Nachfrageeffekte zu erzielen?*

47. *Was wäre an den Sachinvestitionen am Flughafen Tegel so teuer? Auf welchen funktionalen Annahmen basieren die konkreten Investitionsüberlegungen auf denen die Zahlenangaben des Senats beruhen?*

48. *Warum wurde das Projekt „Premiumstandort Tegel“<sup>24</sup> 2013 wieder verworfen? Was war der genaue Plan?*

49. *Müsste Tegel während der Ertüchtigung ganz oder teilweise geschlossen werden bzw. könnten die entsprechenden Baumaßnahmen ganz oder teilweise parallel zum Flugbetrieb verlaufen?*

50. *Werden in den Tegel-Investitions-Planungen auch die volkswirtschaftlichen Implikationen einer Passagierzahlenentwicklung, wie von Frontier Economics vorgelegt, berücksichtigt? Welche Steuermehreinnahmen ließen sich damit generieren?*

51. *Welche Volkswirtschaftlichen Multiplikator-Effekte für das BIP von Berlin hätten solche Entwicklungen schätzungsweise?*

52. *Wieviel Steuern würden dem Land Berlin entgehen, wenn der Flughafen Tegel schließen würde?*

---

<sup>23</sup> Europäische Kommission, 3.8.17, Staatliche Beihilfe SA.41342 (2016/N) Deutschland, Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg, S.3; [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/262544/262544\\_1846885\\_139\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262544/262544_1846885_139_2.pdf)

<sup>24</sup> Vgl. Tagesspiegel, 27.06.13, Mehdorn will "Premiumstandort" neben BER : Flughafen Tegel soll unbefristet offen bleiben; <http://www.tagesspiegel.de/berlin/ber/mehdorn-will-premiumstandort-neben-ber-flughafen-tegel-soll-unbefristet-offen-bleiben-/8413358.html>

*53. Welche Volkswirtschaftlichen Multiplikator-Effekte hätten 400-600 Mio. € Lärmschutz-Investitionen im Einzugsbereich von Tegel für das BIP von Berlin?*

Gemäß Festlegung im § 16 Gesellschaftervertrag der FBB GmbH haben die zuständigen Rechnungshöfe kein Recht eine Haushalts- und Wirtschaftsprüfung der FBB GmbH durchzuführen.

*54. Wie stehen Sie zur Wertigkeit der Prüfung von Rechnungshöfen im Allgemeinen und von Landesbeteiligungen, wie der z.B. der FBB GmbH, im Besonderen?*

*55. Was halten sie von der Idee, dass der Rechnungshof in seiner Beratungsfunktion vorab öffentliche Großprojekte in seiner Wirtschaftlichkeit überprüft?*

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Kristin Brinker, MdB

Stellvertretende Fraktionsvorsitzende

AfD Fraktion