Landtag Brandenburg 5. Wahlperiode

Drucksache 5/8963

Tätigkeitsbericht

des Sonderausschusses BER

Berichterstatterin: Klara Geywitz (SPD)

Beschlussempfehlung:

Der Landtag nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Datum des Eingangs: 06.05.2014 / Ausgegeben: 06.05.2014

Inhaltsverzeichnis

I.	Einsetzu	ngsbeschluss	4
II.	Aufgaber	nstellung des Sonderausschusses	5
III.	Mitglie	der	5
IV.	Vorsitz	/stellvertretender Vorsitz	7
V.	Arbeits	weise	8
VI.	Sitzunç	gen	10
VII.	Theme	nfelder	10
1	. Ständi	ge Tagesordnungspunkte	10
	1.1 B	ericht über die letzte Aufsichtsratssitzung	10
	1.1.1	Bestandsaufnahme der Organisation	10
	1.1.2	Sanierung und Modernisierung der Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt)	11
	1.1.3	Personalien	11
	1.1.4	Machbarkeitsstudien	14
	1.1.5	Schadensersatzansprüche	14
	1.1.6	Wirtschaftsplan	15
	1.1.7	Anpassung des Gesellschaftervertrages	16
	1.1.8	Änderung der Geschäftsordnung	16
	1.1.9	Teilinbetriebnahme	17
	1.1.10	Allgemeine Lage der FBB	24
	1.1.11	Jahresabschluss 2012	25
	1.1.12	Entlastung des Aufsichtsrates	25
	1.1.13	Aufsichtsratsvorsitz	26
	1.1.14	Grundstücksverkäufe	27
	1.2 B	aufortschritt	27
	1.2.1	Sachstand zur Ausschusssitzung am 14. Februar 2013	27
	1.2.2	Sachstand zur Ausschusssitzung am 11. März 2013	28
	1.2.3	Sachstand zur Ausschusssitzung am 15. April 2013	29
	1.2.4	Sachstand zur Ausschusssitzung am 15. Mai 2013	29
	1.2.5	Sachstand zur Ausschusssitzung am 17. Juni 2013	30
	1.2.6	Sachstand zur Ausschusssitzung am 19. August 2013	32
	1.2.7	Sachstand zur Ausschusssitzung am 4. November 2013	33
	1.2.8	Sachstand zur Ausschusssitzung am 16. Dezember 2013	34
	1.2.9	Sachstand zur Ausschusssitzung am 13. Januar 2014	35
	1.3 F	inanzielle Situation der FBB	37
	1.3.1	Sachstand zur Ausschusssitzung am 14. Februar 2013	37
	1.3.2	Sachstand zur Ausschusssitzung am 11. März 2013	40
	1.3.3	Sachstand zur Ausschusssitzung am 15. April 2013	41

	1.3.4	Sachstand zur Ausschusssitzung am 15. Mai 2013	41
	1.3.5	Sachstand zur Ausschusssitzung am 17. Juni 2013	42
	1.3.6	Sachstand zur Ausschusssitzung am 19. August 2013	44
	1.3.7	Sachstand zur Ausschusssitzung am 4. November 2013	45
	1.3.8	Sachstand zur Ausschusssitzung am 16. Dezember 2013	47
	1.3.9	Sachstand zur Ausschusssitzung am 13. Januar 2014	48
	1.4	Schallschutz/Lüftertechnik	50
	1.4.1	Schallschutz	50
	1.4.1	.1 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 11. März 2013	50
	1.4.1	.2 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 15. April 2013	51
	1.4.1	.2.1 Sachstand am 15. April 2013 zum Schallschutz	51
	1.4.1	.2.2 Verordnungsentwurf über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Flughafen Berlin Brandenburg "Willy Brandt"	52
	1.4.1	.3 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013	54
	1.4.1	.4 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 17. Juni 2013	55
	1.4.1	.5 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 19. August 2013	56
	1.4.1	.6 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013	58
	1.4.1	.7 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 16. Dezember 2013	59
	1.4.1	.8 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 13. Januar 2014	61
	1.4.2	Lüftertechnik	62
	1.5	Nachtflugverbot - Stand zur Umsetzung des Volksbegehrens "Nachtflugverbot"	63
	1.5.1	Annahme des Volksbegehrens (Drs. 5/6894 - B) und des Entschließungsantrages (Drs. 5/6916 – B) durch den Landtag am 27. Februar 2013	63
	1.5.2	Beratungen im Sonderausschuss BER	66
2	. Einze	elthemen	73
	2.1	Vorstellung der neuen Organisationseinheit BER/ Finanzierung der Stabstelle Flughafenkoordinator in der Staatskanzlei	73
	2.2.	Bericht der Landesregierung zu den Hintergründen der Absage des Flughafenexperten Wilhelm Bender zur Aufnahme einer Beratertätigkeit in der FBB	75
	2.3	Situation der Flughäfen Tegel/Schönefeld (alt)	76
	2.3.1	Instandsetzung Tegel und Schönefeld (alt)	76
	2.3.2	Ertüchtigung der Nordbahn in Schönefeld (alt)	78
	2.1.3	Sonderthema: Weiterführung des Flughafens Tegel	81
	2.4	Flughafenasyl	82
	2.5	Rettungsdienst/Medizinische Versorgung	83
	2.6	Sachstand zum Sanitätsflughafen	85
	2.7	Brand- und Katastrophenschutz	87
	2.7.1	Gewährleistung des Brand- und Katastrophenschutzes	87

2.7.2	Klage vor dem Verwaltungsgericht Cottbus (Az. VG 7 K 153/12) hinsichtlich der Zuständigkeit der Werkfeuerwehr der FBB für die unterirdische Bahnanlage	89
2.8	Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der Flugrouten des Flughafens BER	89
2.9	Schwarzarbeit am Flughafen BER	90
2.10	Luftverkehrsprognose	91
2.11	Verkehrsanbindungen des Flughafens BER	94

I. Einsetzungsbeschluss

Zur 69. Sitzung des Landtages Brandenburg am 23. Januar 2013 beantragten die SPD-Fraktion, die Fraktion DIE LINKE und die FDP-Fraktion gemeinsam die Einsetzung eines Sonderausschusses BER.¹ Der Beschlussteil des Antrags hatte den folgenden Wortlaut:

"Einsetzung eines Sonderausschusses BER

Der Landtag möge beschließen:

١.

Der Landtag setzt gemäß § 73 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Landtages einen Sonderausschuss ein.

П.

Der Sonderausschuss dient der Zusammenführung der Beratungen zum Thema BER im Landtag Brandenburg, die bisher zu einzelnen Fachfragen in den jeweils zuständigen Fachausschüssen durchgeführt werden. Damit kann der Sonderausschuss einen maßgeblichen Beitrag zur künftigen Verbesserung der Qualität der Information des Landtages leisten.

III.

Der Sonderausschuss tagt regelmäßig.

IV.

Der Sonderausschuss besteht aus 10 Mitgliedern. Die Landtagsverwaltung stellt dem Sonderausschuss einen Ausschussreferenten zur Verfügung und gewährt ihm die notwendige Unterstützung.

٧.

Der Sonderausschuss wird dem Landtag spätestens drei Monate vor Ende der Wahlperiode des Landtages einen schriftlichen Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses vorlegen. Der Landtag kann jederzeit einen Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses verlangen."

Der Antrag wurde mit wenigen Enthaltungen von der deutlichen Mehrheit des Plenums angenommen.²

¹ Drucksache 5/6648 (Anlage 1).

² Protokoll der 69. Sitzung des Landtages am 23. Januar 2013, S. 5659.

II. Aufgabenstellung des Sonderausschusses

Die Aufgabenstellung des Sonderausschusses BER ergibt sich im Wesentlichen aus der Ziffer II. des Einsetzungsbeschlusses. Danach sollen im Sonderausschuss BER die Beratungen zum Thema BER im Landtag Brandenburg zusammengeführt werden, die bisher zu einzelnen Fachfragen in den jeweils zuständigen Fachausschüssen durchgeführt wurden. Damit wurde die Erwartung verbunden, dass der Sonderausschuss einen maßgeblichen Beitrag zur künftigen Verbesserung der Qualität der Information des Landtages leistet.

Nach der Begründung des Einsetzungsantrages der SPD-Fraktion, der Fraktion DIE LINKE und der FDP-Fraktion offenbarte die erneute Verschiebung des Eröffnungstermins, die am 7. Januar 2013 bekannt gegeben wurde, die vielschichtigen Probleme im Zusammenhang mit dem Bau und der Inbetriebnahme des BER. Bis dahin hatte sich der Landtag in seinen Fachausschüssen jeweils getrennt mit den einzelnen Fachfragen im Zusammenhang mit dem Bau und den Gründen für die Verschiebungen der Eröffnung des BER sowie den daraus folgenden immensen Kostensteigerungen befasst. So wurden im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft wie auch im Ausschuss für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz die Frage des Lärmschutzes, im Ausschuss für Haushalt und Finanzen über die Finanzierung bzw. die Kosten des Flughafens sowie im Hauptausschuss über umfassende Fragen im Zusammenhang mit dem Inhalt und den Auswirkungen der Aufsichtsratssitzungen beraten. Ein Festhalten an dieser Zersplitterung in unterschiedlichen Ausschüssen wurde bei der Befassung des Landtages als Haushaltsgesetzgeber als nicht zielführend angesehen. Vielmehr bedurfte es einer Zusammenführung aller Beratungen in einem Sonderausschuss BER, der sich umfassend mit allen Facetten des Flughafenbaus befasst. In der Begründung des Antrages wurde betont, dass der Sonderausschuss seine Arbeit aktiv nach vorn auf das Gelingen des Projekts ausrichtet und die Unterrichtung des Landtages durch die Landesregierung erleichtert.

III. Mitglieder

Nach Ziffer IV. des Einsetzungsbeschlusses besteht der Sonderausschuss aus 10 Mitgliedern.³ Gemäß § 10 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Landtages Brandenburg (GOLT) erfolgt die Besetzung der Ausschüsse nach dem Verfahren Hare/Niemeyer (Proporzverfahren). Nach dem Beschluss des Landtages aus seiner 4. Sitzung am 19. November 2009 entfielen auf die SPD-Fraktion drei ordentliche und drei stellvertretende Mitglieder, auf die Fraktion DIE LINKE ebenfalls drei ordentliche und drei stellvertretende Mitglieder, auf die CDU-Fraktion zwei ordentliche und zwei stellvertretende Mitglieder sowie auf die FDP-Fraktion und die Fraktion BÜND-NIS 90/DIE GRÜNEN jeweils ein ordentliches und ein stellvertretendes Mitglied.⁴

³ Drucksache 5/6648 (Anlage 1).

⁴ Drucksache 5/36-B Ziffer 3.

Die SPD-Fraktion⁵ benannte

als ordentliche Mitglieder

die Abgeordnete Klara Geywitz, die Abgeordnete Martina Gregor-Ness, den Abgeordneten Ralf Holzschuher,

als stellvertretende Mitglieder

den Abgeordneten Mike Bischoff, die Abgeordnete Kerstin Kircheis sowie den Abgeordneten Sören Kosanke.

Die Fraktion DIE LINKE⁶ benannte

als ordentliche Mitglieder

den Abgeordneten Christian Görke, den Abgeordneten Axel Henschke, die Abgeordnete Kornelia Wehlan,

als stellvertretende Mitglieder

den Abgeordneten Dr. Andreas Bernig, den Abgeordneten Marco Büchel sowie den Abgeordneten Stefan Ludwig.

Die CDU-Fraktion⁷ benannte

als ordentliche Mitglieder

den Abgeordneten Ingo Senftleben, den Abgeordneten Rainer Genilke,

als stellvertretende Mitglieder

den Abgeordneten Dierk Homeyer, den Abgeordneten Björn Lakenmacher.

⁵ Schreiben der SPD-Fraktion vom 23. Januar 2013 (Anlage 2).

⁶ Schreiben der Fraktion DIE LINKE vom 24. Januar 2013 (Anlage 3).

⁷ Schreiben der CDU-Fraktion vom 12. Februar 2013 (Anlage 4).

Die FDP-Fraktion⁸ benannte

als ordentliches Mitglied

den Abgeordneten Gregor Beyer und

als stellvertretendes Mitglied

den Abgeordneten Andreas Büttner.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN⁹ benannte

als ordentliches Mitglied

den Abgeordneten Axel Vogel und

als stellvertretendes Mitglied

den Abgeordneten Michael Jungclaus.

In der 44. Sitzung des Präsidiums am 21. August 2013 wurde der zu diesem Zeitpunkt fraktionslose Abgeordnete Christoph Schulze gemäß § 74 Absatz 6 GOLT dem Sonderausschuss BER als Mitglied zugewiesen. Am 9. September 2013 teilte die SPD-Fraktion dem Präsidenten mit, dass die Abgeordnete Kerstin Kircheis anstelle des Abgeordneten Ralf Holzschuher ordentliches Mitglied des Sonderausschusses wird und für die Abgeordnete Kerstin Kircheis die Abgeordnete Elisabeth Alter stellvertretendes Mitglied. 10 Nachdem der Landtag am 28. August 2013 den Beitritt des Abgeordneten Christoph Schulze zur Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen hatte, zeigte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ebenfalls am 9. September 2013 an, dass der Abgeordnete Christoph Schulze stellvertretendes Mitglied für ihre Fraktion ist. 11 Die Abgeordnete Wehlan wurde durch Beschluss der Fraktion DIE LINKE vom 29. Oktober 2013 durch den Abgeordneten Stefan Ludwig, der bislang stellvertretendes Mitglied war, als ordentliches Mitglied ersetzt. Als stellvertretendes Mitglied wurde ebenfalls durch Beschluss vom 29. Oktober 2013 das Fraktionsmitglied der Fraktion DIE LINKE, der Abgeordnete René Kretzschmar, benannt. Die Fraktion DIE LINKE zeigte am 13. Februar 2014 an, dass anstelle des Abgeordneten Christian Görke der Abgeordnete René Kretzschmar ordentliches, und die Abgeordnete Karin Weber anstelle des Abgeordneten René Kretzschmar stellvertretendes Mitglied im Sonderausschuss BER ist.

IV. Vorsitz/stellvertretender Vorsitz

Das Präsidium führt gemäß § 74 Absatz 3 Satz 1 bis 4 GOLT eine Einigung über den Ausschussvorsitz und die Stellvertretung herbei. Kommt keine Einigung zustande,

⁸ Schreiben der FDP-Fraktion vom 29. Januar 2013 (Anlage 5).

⁹ Schreiben der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 12. Februar 2013 (Anlage 6).

¹⁰ Information 5/120 - Schreiben der SPD-Fraktion vom 9. September 2013 (Anlage 7).

¹¹ Schreiben der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN vom 6.September 2013 (Anlage 8).

erfolgt die Verteilung durch den Zugriff nach dem Verfahren Hare/Niemeyer (Proporzverfahren). Der Hauptausschuss, die weiteren Fachausschüsse und der Petitionsausschuss bilden eine Folge. Das Gleiche gilt für Sonderausschüsse. Da Sonderausschüsse nicht in die Reihe der regulären Ausschüsse fallen, begann für den Sonderausschuss BER, der den ersten Sonderausschuss dieser Legislaturperiode darstellt, die Folge von neuem.

Nach den Festlegungen des Präsidiums vom 11. November 2013 fiel damit das Vorschlagsrecht für den Vorsitz des Sonderausschusses BER an die SPD-Fraktion und für die Stellvertretung an die CDU-Fraktion.

Der Sonderausschuss wählt seine/n stellvertretende/n Vorsitzenden aus der vom Präsidium vorgeschlagenen Fraktion (§ 74 Absatz 3 Satz 5 GOLT). Die SPD-Fraktion¹² schlug die Abgeordnete Klara Geywitz als Vorsitzende und die CDU-Fraktion¹³ den Abgeordneten Ingo Senftleben als stellvertretenden Vorsitzenden vor. Der Sonderausschuss BER wählte daraufhin jeweils einstimmig in seiner ersten Sitzung am 14. Februar 2013 die Abgeordnete Klara Geywitz zur Vorsitzenden und den Abgeordneten Ingo Senftleben zum stellvertretenden Vorsitzenden des Sonderausschusses BER.¹⁴

V. Arbeitsweise

In seiner 2. Sitzung am 11. März 2013 beschloss der Sonderausschuss einen Arbeitsplan für die nächsten Sitzungen bis Ende 2013. Der Ausschuss verständigte sich darauf, einige Themen als ständige Tagesordnungspunkte vorzusehen. Als ständige Tagesordnungspunkte wurden der jeweilige Bericht über die letzte Aufsichtsratssitzung, den Baufortschritt, die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH (FBB), den Schallschutz und das Nachtflugverbot auf den Sitzungen des Sonderausschusses behandelt.

Wesentliches Element der Informationsgewinnung durch den Sonderausschuss stellten die Berichte der Landesregierung in den Sitzungen des Sonderausschusses dar, die zum Teil in Vorbereitung des jeweiligen Tagesordnungspunktes durch eine schriftliche Stellungnahme der zuständigen Ressorts zum jeweiligen Tagesordnungspunkt ergänzt wurden. Die Geschäftsführung der FBB nahm an allen Sitzungen des Sonderausschusses teil. Die Ausschussmitglieder hatten die Gelegenheit sowohl den Vertretern der Landesregierung als auch der Geschäftsführung der FBB Fragen zu stellen.

Weiterhin wurde in Unterlagen der Landesverwaltung Akteneinsicht beantragt. In Abstimmung mit der Staatskanzlei des Landes Brandenburg¹⁷ erfolgte die Beantragung der Akteneinsicht gemäß Artikel 56 Absatz 3 der Landesverfassung nicht durch jedes einzelne Ausschussmitglied, sondern durch die Vorsitzende des Sonderausschusses

¹² Schreiben der SPD-Fraktion vom 24. Januar 2013 (Anlage 9).

¹³ Schreiben der CDU-Fraktion vom 12. Februar 2013 (Anlage 10).

¹⁴ Vgl. Protokoll der 1. (konstituierenden) Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 4, 5.

¹⁵ Arbeitsplan 2013 (Anlage 11); Vgl. Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 31 ff.

¹⁶ Vgl. Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 31.

¹⁷ Vgl. Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, TOP 11.1.

Geywitz.¹⁸ Einige Akten, insbesondere die Unterlagen und Protokolle der Aufsichtsratssitzungen, wurden von der Landesregierung als Verschlusssache eingestuft, da dies aus überwiegenden privaten Interessen an der Geheimhaltung zwingend erforderlich war (Artikel 56 Absatz 4 der Landesverfassung). Die Ausschussmitglieder konnten mit einem ihrer Mitarbeiter Einsicht in diese Unterlagen nehmen. Die Einsichtnehmenden wurden zur Geheimhaltung verpflichtet.

Darüber hinaus hörte der Sonderausschuss Sachverständige und Vertreter betroffener Interessen an (§ 81 Absatz 1 Satz 1 GOLT). So wurde der Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald, Herr Stephan Loge, zur 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013 zu den Themen "Bericht zum Brand- und Katastrophenschutz am Flughafen BER", "Rettungsdienst/Medizinische Versorgung am Flughafen BER" und "Sachstand zum Sanitätsflughafen" eingeladen. 19 Zu dem Thema "personelle Situation/Entwicklungen in der FBB und im Aufsichtsrat", welches in 5. Sitzung am 17. Juni 2013 behandelt wurde, wurde die Vorsitzende des Betriebsrats der FBB, Frau Claudia Heinrich, eingeladen²⁰ Diese konnte allerdings urlaubsbedingt nicht teilnehmen. Zu dem Tagesordnungspunkt "Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland wegen Flugrouten", welcher auch auf der 6. Sitzung des Sonderausschusses am 19. August 2013 behandelt wurde, war sowohl ein Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Herr Staatssekretär Michael Odenwald, als auch ein Vertreter der EU-Kommission, Herr Guenter Raad, eingeladen. Für das Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung war Herr Ministerialdirigent Rainer Münz in der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013 anwesend. Die Europäische Kommission teilte mit Schreiben vom 18. Juli 2013 mit, dass sie der Einladung zur Ausschusssitzung des Sonderausschusses BER zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht nachkommen könne. da es sich um ein laufendes Verfahren handelt und eine ausführliche Information des Ausschusses das gegenseitige Vertrauen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Kommission, das notwendig sei, um in dem konkreten Fall ohne Anrufung des Gerichtshofes zu einer Lösung zu gelangen, beeinträchtigen könne. Für die 10. Sitzung des Sonderausschusses BER am 24. Februar 2014 wurde ein Fachgespräch mit den Initiatoren des Volksbegehrens "Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER!)" zur weiteren Vorgehensweise der Landesregierung bezüglich der Umsetzung des mit Beschluss des Landtages vom 27. Februar 2013 angenommenen Volksbegehrens anberaumt.

Weiterhin besichtigte der Sonderausschuss BER zweimal das Gelände der Flughafenbaustelle. Am 15. Mai 2013 wurden im Rahmen der 4. Sitzung des Sonderausschusses die Entrauchung- und Brandschutzanlage, der Bahnhof und alle im Rohbau befindlichen Abschnitte im Terminal besichtigt. Darüber hinaus wurden andere schwerwiegende Mängel der Mängelliste auf der Baustelle in Augenschein genommen.

_

¹⁸ Schreiben der Vorsitzenden des Sonderausschusses vom 6. März 2013 (Anlage 12).

¹⁹ Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, TOP 8, 9 und 10.

²⁰ Einladung der Vorsitzenden des Sonderausschusses vom 6. Juni 2013, TOP 2.

Bei dem zweiten Termin auf dem Flughafengelände am 16. September 2013 wurden Entwässerungseinrichtungen, die Erweiterungsmöglichkeiten der Gepäckausgabe und des Check-In und Erweiterungsflächen/Bereich für modulare Erweiterungsbauten besichtigt.

Zudem wurde das Pier Nord in Augenschein genommen und dort seitens der Geschäftsführung die bauliche Ummöblierung, die für den Testbetrieb erforderlich wäre, erläutert. Zudem wurde die Asyleinrichtung am Flughafen besucht. Ein Vertreter der Zentralen Ausländerbehörde war vor Ort und führte durch die Einrichtung. Er erläuterte das Flughafenasylverfahren und beantwortete Fragen der Mitglieder des Sonderausschusses.

Auf Einladung des Bürgermeisters der Gemeinde Schulzendorf, Herrn Markus Mücke, fand am 16. Dezember 2013 eine auswärtige Sitzung in der Gemeinde Schulzendorf statt. Im Rahmen dieses Sitzungstermins hatten Bürger, Vertreter der örtlichen Bürgerinitiativen und der Bürgermeister die Gelegenheit, den Mitgliedern des Sonderausschusses ihre Anliegen zu erläutern.

VI. Sitzungen

Der Sonderausschuss tagte insgesamt zehnmal bis einschließlich 24. Februar 2014, dreimal davon auswärtig in Schönefeld bzw. Schulzendorf.²¹ Wie oben erwähnt, führte er zwei Besichtigungen der Flughafenbaustelle durch.

VII. Themenfelder

1. Ständige Tagesordnungspunkte

1.1 Bericht über die letzte Aufsichtsratssitzung

Unter diesem Tagesordnungspunkt wurde über Folgendes berichtet:

1.1.1 Bestandsaufnahme der Organisation

Die Landesregierung berichtete in der ersten Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, dass es in der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates am 13. Februar 2013 um eine Bestandsaufnahme der Organisation und des Tempos, mit dem der BER gebaut wird, ging.²² Die Geschäftsführung der FBB führte aus, dass sie mit einem Abschluss der Bestandsaufnahme im Frühsommer 2013 rechnet.

²¹ Vgl. Terminpläne des Sonderausschusses BER 2013/2014 (Anlage 13).

²² Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 5.

Daran sollte sich dann die notwendige Umplanung anschließen. Auf Basis der Umplanung sollten die Bauarbeiten zu Ende geführt werden.²³

In der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013 berichtete die Landesregierung, dass der Geschäftsführer Hartmut Mehdorn dem Aufsichtsrat die neuen Organisationsstrukturen vorgestellt hat. Der Geschäftsführer Hartmut Mehdorn führte aus, dass die schnelle und vom zuständigen Bauordnungsamt abnahmefähige Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER oberste Priorität hat. Zudem wurde eine Sondereinheit "Sprint" gegründet.²⁴

In der Aufsichtsratssitzung am 8. Mai 2013 hat der Aufsichtsrat einer Neuordnung der Führungsstruktur der FBB zugestimmt. Die Geschäftsleitung umfasste nunmehr neben der Geschäftsführung bestehend aus dem Vorsitzenden der Geschäftsführung, dem Geschäftsführer Technik und der Geschäftsführerin Finanzen, drei Leiter der Geschäftsfelder Operation, Personal sowie Marketing und Vertrieb. Bei dem Sprecher der Geschäftsführung wurde das Projekt Sprint angesiedelt, das der Beschleunigung des BER-Projektes dient.²⁵

Aus der Sitzung des Aufsichtsrates am 12. Juni 2013 berichtete die Landesregierung in der 5. Sitzung des Sonderausschusses am 17. Juni 2013, dass die FBB die Organisation und Arbeitsweise des Sprint-Teams vorgestellt hat. Auch durch die konkrete Zuweisung von Aufgaben an die Mitarbeiter wurden Fortschritte erkennbar. Der Aufsichtsrat teilte die Ansicht der FBB, dass so vorgegangen werden kann.²⁶

1.1.2 Sanierung und Modernisierung der Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt)

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates am 13. Februar 2013 ging es auch um die Sanierung und Modernisierung der Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt).²⁷ (Siehe hierzu Ziffer 2.3 des Tätigkeitsberichts.)

1.1.3 Personalien

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates am 13. Februar 2013 wurde zudem über verschiedene Personalien gesprochen. Die Landesregierung teilte hierzu mit, dass das Aufsichtsratsmitglied, Herr Troppmann, mit Wirkung zum 13. Februar 2013 auf eigenen Wunsch und aus gesundheitlichen Gründen sein Mandat niedergelegt hat.²⁸ Herr Troppmann hatte den Aufsichtsrat insbesondere bei

²³ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 6.

²⁴ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 3.

²⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 8. Mai 2013. S. 11.

²⁶ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 11.

²⁷ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S.6.

²⁸ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 6.

wichtigen Finanzierungsentscheidungen unterstützt. Diese Position sollte zeitnah wieder besetzen werden; Brandenburg würde hierzu in Kürze einen Vorschlag unterbreiten.

Der Aufsichtsrat beschloss in dieser Sitzung weiterhin, dass Herr Dr. Wilhelm Bender für die nächsten Monate als Chefberater der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft unter Vertrag genommen werden soll (vgl. Punkt 2.2).

Das prägende Thema auf der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 8. März 2013 war die Berufung des neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung, Herrn Hartmut Mehdorn.²⁹

Herr Mehdorn stellte sich in der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013 eingehend dem Sonderausschuss vor. 30

Die Besetzung des noch vakanten Postens des Finanzvorstands wollten Aufsichtsrat und Geschäftsführung gemeinsam klären. Es sollte abgewartet werden, welche Qualitäten, Voraussetzungen und Eigenkenntnisse der neue Vorsitzende der Geschäftsführung einbringen kann. Daran sollte sich die erforderliche Qualifikation der dritten Person in der Geschäftsführung ausrichten.³¹

In der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013 berichtete die Landesregierung, dass der Geschäftsführer Herr Mehdorn in der Aufsichtsratssitzung am 12. April 2013 den Sachstand zur Gewinnung eines neuen Betriebsleiters für die Standorte Tegel und Schönefeld (alt) und für den künftigen BER-Standort dargestellt hat. Herr Elmar Kleinert, der aktuelle Chef des Flughafens Paderborn, konnte für die Aufgabe gewonnen werden und werde seine Tätigkeit am 2. Mai 2013 aufnehmen. Ein weiteres Thema dieser Aufsichtsratssitzung war die Gewinnung eines dritten Geschäftsführers Finanzen. Ergebnisse wurden noch im April bzw. spätestens Anfang Mai 2013 erwartet, um in einer Sonderaufsichtsratssitzung bewertet zu werden.³² Weiterhin wurde mitgeteilt, dass nicht beabsichtigt ist, die Architekten von Gerkan, Marg und Partner (GMP) zurückzuholen. Die Auseinandersetzung mit GMP würde fortgeführt. Herr Mehdorn hätte lediglich erwogen, ob einzelne Personen mit einem besonderen Fachwissen für den Fortgang des Vorhabens zuträglich wären. 33 Die Geschäftsführung der FBB ergänzte, dass Herr Hany Azer dafür sorgen soll, dass auf der Baustelle BER möglichst schnell Normalität einkehrt. Für eine befristete Zeit wird er daher das Sprintteam unterstützen.³⁴

Die Landesregierung teilte aus der Aufsichtsratssitzung vom 8. Mai 2013 in der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013 mit, dass der Aufsichtsrat

²⁹ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 11.

³⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 5 ff.

³¹ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11.März 2013, S. 14.

³² Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 3.

³³ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 6.

³⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 10ff.

mit Wirkung vom 21. Mai 2013 Frau Heike Fölster zur Geschäftsführerin für den Bereich Finanzen bestellt hat.³⁵

In der Aufsichtsratssitzung am 12. Juni 2013 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Anstellungsvertrag von Professor Dr. Schwarz und fasste den Beschluss, den Anstellungsvertrag zwischen dem ehemaligen Geschäftsführer, Herrn Professor Dr. Schwarz und der FBB aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB fristlos zu kündigen.

Aus der Aufsichtsratssitzung vom 16. August 2013 berichtete die Landesregierung in der 6. Sitzung des Ausschusses am 19. August 2013, dass erneut die Kündigung von Professor Dr. Schwarz besprochen wurde.

Die fristlose Kündigung war mit Schreiben vom 24. Juni 2012 erfolgt. Professor Dr. Schwarz hatte der Kündigung widersprochen. Eine Klage war bis zum Zeitpunkt der Aufsichtsratssitzung am 16. August 2013 nicht eingegangen.³⁶

Der Aufsichtsrat befasste sich in seiner Sitzung am 23. Oktober 2013 mit dem technischen Geschäftsführer, Herrn Amann. Die Landesregierung berichtete hierzu in der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013, dass der Aufsichtsrat nach Diskussionen im internen Kreis, aber auch mit dem Betroffenen, die Entscheidung getroffen hat, Herrn Amann mit sofortiger Wirkung von der Geschäftsführung der FBB zu entbinden. Ihm wurde die Geschäftsführung der Flughafen Energie & Wasser GmbH (FEW), einer Energietochter der FBB, übertragen.³⁷ Diese Position hatte Herr Amann bislang schon im Nebenamt ausgeübt.³⁸ Hintergrund für diese Entscheidung war, dass sich das Verhältnis innerhalb der Geschäftsführung über den Sommer 2013 nicht so entwickelt hat, wie sich der Aufsichtsrat dies vorgestellt hat. Der Aufsichtsrat hatte verschiedentlich darauf hingewirkt, dass das Problem kommunikativ und beidseitig konstruktiv gelöst werden sollte. Der Aufsichtsrat kam dann in der Sitzung am 23. Oktober 2013 zu dem Ergebnis, dass es für die Gesellschaft in Abwägung aller Umstände besser ist, Herrn Amann mit einer anderen Aufgabe zu betrauen.³⁹

Der Aufsichtsrat hatte ferner beschlossen, dass die Geschäftsführung zur Dezembersitzung eine Konkretisierung des Aufgabenprofils der FEW vorlegen soll.⁴⁰ Ebenfalls im Dezember 2013 sollte die Geschäftsführung ein Modell vorlegen, wie die Geschäftsverteilung in der Geschäftsführung neu organisiert wird. In der Beratung im Aufsichtsrat wurde davon ausgegangen, dass die Position von Herrn Amann nicht neu besetzt wird.⁴¹

³⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 8. Mai 2013, S. 11.

³⁶ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 5.

³⁷ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 6.

³⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 15.

³⁹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 16.

⁴⁰ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 6.

⁴¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 8.

Die Geschäftsführung der FBB teilte in der 8. Sitzung des Sonderausschusses am 16. Dezember 2013 mit, dass es innerhalb des Sprintprogramms an einigen Stellen einen konkreten Bedarf an Spezialisten gegeben hat. Deshalb hatte sie Personal direkt vom Arbeitsmarkt angestellt. Dies ist nur innerhalb der vorgegebenen Schwellenwerte und für einen bestimmten Zeitraum zulässig. Nach dieser Zeit muss das Projekt beendet sein oder es muss eine Ausschreibung erfolgen. Da das Projekt der FBB noch nicht beendet war, schrieb die FBB diese Leistungen europaweit aus. Es handelte sich dabei um das Project Management Office (PMO). Hierfür wurde das Personal wahrscheinlich noch bis Herbst 2014 benötigt. Mehrere Firmen hatten sich beworben. Wenn die Genehmigung des Prüfungsausschusses vorliegt, wird voraussichtlich im Januar 2014 die Vergabe durchgeführt und der Auftrag erteilt.⁴²

1.1.4 Machbarkeitsstudien

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates am 13. Februar 2013 wurde seitens der Geschäftsführung der FBB über zwei Machbarkeitsstudien berichtet. ⁴³ Diese betrafen ein eventuelles weiteres Terminal in Tegel und eine eventuelle vorfristige Sanierung der Start- und Landebahn Nord in Schönefeld. Der Aufsichtsrat wies allerdings darauf hin, dass derzeit für beide Maßnahmen kein Finanzrahmen existiert.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 8. März 2013 befasste sich der Aufsichtsrat nochmals mit der Machbarkeitsstudie für ein weiteres Terminal in Tegel. Die Landesregierung teilte mit, dass der Aufsichtsrat die Errichtung eines eventuell neuen Terminals C3 insgesamt kritisch sah. Es war aber eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden. Diese würde in Kürze erwartet.⁴⁴

1.1.5 Schadensersatzansprüche

Die Landesregierung berichtete in der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, dass in der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 8. März 2013 eine erste Fassung des Berichts der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG zu Fragen der Schadensersatzansprüche entgegengenommen wurde. Der Aufsichtsrat hatte den Finanzausschuss gebeten, eine Rechtsanwaltskanzlei zu beauftragen, um den Bericht hinsichtlich haftungsrechtlicher Fragen zu bewerten. Es war vorgesehen, dass die KPMG weiterarbeiten soll, da eine Menge Datenmaterial auszuwerten war. Die Flughafengesellschaft und eine noch zu benennende Rechtsanwaltskanzlei würden anschließend eng zusammenarbeiten. Der Aufsichtsrat hoffte, dass aus dieser Zusammenarbeit im Mai 2013 Ergebnisse vorliegen, die belastbar zu Fragen der Haftung Auskunft geben könnten. 45

⁴² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 43.

⁴³ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 5.

⁴⁴ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11.März 2013, S. 11.

⁴⁵ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 11.

Aus der Aufsichtsratssitzung am 12. April 2013 teilte die Landesregierung mit, dass auch die Haftungsprüfung erneut beraten wurde. Sie wurde endgültig für Mai 2013 erwartet und dann auch auf die Tagesordnung der Aufsichtsratssitzung genommen. In der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013 informierte die Landesregierung, dass es in der Sitzung des Aufsichtsrates am 8. Mai 2013 keine Behandlung zu der Prüfung von Haftungsfragen wegen der Verschiebung des BERInbetriebnahme-Termins gegeben hat. Die Angelegenheit war zunächst an die Gesellschafter überwiesen worden. Ein schriftliches Gutachten lag nicht vor, aber es hätte am 14. Mai 2013 ein Gespräch dazu stattgefunden. Es wurde davon ausgegangen, dass Haftungsansprüche gegenüber den ehemaligen Geschäftsführern nicht auszuschließen sind. In der Aufsichtsprüche gegenüber den ehemaligen Geschäftsführern nicht auszuschließen sind. In der Aufsichtsprüche gegenüber den ehemaligen Geschäftsführern nicht auszuschließen sind.

Die Landesregierung berichtete in der 5. Sitzung des Sonderausschusses am 17. Juni 2013 weiterhin, dass der Aufsichtsrat sich dazu verständigt hat, dass, soweit der Gesellschaft aus den im Anwaltsgutachten festgestellten Pflichtverletzungen Schaden entstanden ist, gegen die ehemaligen Geschäftsführer, Herr Körtgen und Herr Professor Dr. Schwarz, Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden sollen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates war gebeten worden, bis zur nächsten Aufsichtsratssitzung Vorschläge für eine geeignete Vorgehensweise zu erarbeiten. Es lägen die unterschiedlichsten Schäden vor. Dabei handelt es sich um Schäden, die sich aus Verspätungen ergeben können, um Schäden, die sich aus dem Vertrauensverlust zwischen der FBB und den Fluggesellschaften ergeben und um mögliche Schäden aus entgangenen Gewinnen. Dies musste spezifiziert werden, um die Schäden in einem möglicherweise anzustrengenden gerichtlichen Verfahren quantifizieren zu können. 49

Auch in der Sitzung des Aufsichtsrates am 16. August 2013 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Geltendmachung möglicher Schadensersatzansprüche gegen den ehemaligen Geschäftsführer Professor Dr. Schwarz. Die Landesregierung teilte hierzu in der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013 mit, dass in den nächsten Jahren Verjährungsgefahren nicht bestehen.⁵⁰

1.1.6 Wirtschaftsplan

Der Aufsichtsrat hat in der Aufsichtsratssitzung am 8. März 2013 beschlossen, dass der Wirtschaftsplan 2013 überarbeitet werden soll.⁵¹

In der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013 berichtete die Landesregierung, dass der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 12. April 2013 die

⁴⁶ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 3.

⁴⁷ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 11.

⁴⁸ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 5.

⁴⁹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 7.

⁵⁰ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 5.

⁵¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 18.

Anpassung des Wirtschaftsplanes bestätigt hat. Die Anpassung war wegen der Verschiebung des Eröffnungstermins erforderlich. Dabei war sich der Aufsichtsrat einig, dass noch im laufenden Jahr weitere Gesellschaftermittel freigegeben werden sollen. Die Liquiditätssituation wird durch den Aufsichtsrat genau verfolgt.

Das Unternehmen war liquide und es gab die Vorausschau bis Ende des Jahres 2013.⁵²

In der Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 2013 wurde das Thema "Wirtschaftsplan 2014" diskutiert. Die Flughafengesellschaft hatte hierzu einen Entwurf vorgelegt, der im März 2014 weiter beraten werden soll, ohne das dies die Gesellschaft in irgendeiner Form in ihrer Handlungsfähigkeit beeinträchtigen würde. Nach dem Entwurf war die Liquidität der Gesellschaft mit den zu dieser Zeit noch vorhandenen Gesellschaftermitteln, die im Wege der Nachtragshaushalte übertragen worden sind bzw. von Berlin und dem Bund potenziell zur Verfügung gestellt werden inklusive des noch vorhandenen Kreditlimits aus dem 2,4 Milliarden Euro großen Kredit, sichergestellt. Nach Einschätzung der Landesregierung bleibt ein kleines Liquiditätspolster für das Jahr 2015 übrig. Der Entwurf des Wirtschaftsplans sollte in der nächsten Sitzung des Aufsichtsrates, deren Termin noch nicht feststand, aber für Anfang März 2014 vorgesehen war, nochmals Thema sein. Gegebenenfalls sollte zu diesem Termin ein modifizierter Wirtschaftsplan zur Verfügung stehen.

1.1.7 Anpassung des Gesellschaftervertrages

Die Landesregierung unterrichtete den Sonderausschuss in der 4. Sitzung am 15. Mai 2013 darüber, dass der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung in seiner Sitzung am 8. Mai 2013 eine Anpassung des Gesellschaftervertrages empfohlen hat. Diese sah insbesondere die Verankerung des Vorsitzenden der Geschäftsführung anstelle des bisherigen Sprechers sowie die durchgängige Umstellung auf geschlechtsneutrale Sprache vor. 55

1.1.8 Änderung der Geschäftsordnung

Ebenfalls in der 4. Sitzung des Sonderausschusses berichtete die Landesregierung aus der Aufsichtsratssitzung vom 8. Mai 2013, dass der Aufsichtsrat Änderungen der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat beschlossen hat. Diese Änderungen sahen eine Anpassung der Fristen auf 14 Tage und die Modifizierung bestimmter Förmlichkeiten, z. B. bei E-Mails, vor. Sie wurden an die praktischen Erfordernisse unter der Berücksichtigung der Interessen der Aufsichtsratsmitglieder angepasst. 56

⁵² Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 3.

⁵³ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 29.

⁵⁴ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 30.

⁵⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013. S. 11.

⁵⁶ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 11.

1.1.9 Teilinbetriebnahme

In der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013 wurde das Thema "Teilinbetriebnahme" angesprochen.

Die Landesregierung erklärte hierzu, dass im Herbst 2013 ein Gesamtkonzept vorliegen soll. Einen Prüfauftrag für eine Teileröffnung gab es nicht. In dem Gesamtkonzept sollten alle Fragen behandelt werden. Die Geschäftsführung sollte den Aufsichtsrat über dieses Gesamtkonzept informieren, wozu dieser wiederum dann Stellung nehmen soll. Sofern gesellschaftsrechtliche Fragen berührt werden, würden sich auch die Gesellschafter damit befassen.

Es wurde erläutert, dass das Gesamtkonzept gesellschaftsrechtlich Aufgabe der Geschäftsführung ist. Der Aufsichtsrat kann der Geschäftsführung keine Vorgaben machen, sodass er keinen Einfluss darauf hat, ob das Gesamtkonzept Varianten enthalten wird. Es wurde hinzugefügt, dass es oft im Zuge von Aufsichtsratsbefassungen Veränderungen gibt. Häufig würden die Gremien des Aufsichtsrates, beispielsweise der Präsidialausschuss, der Bauausschuss oder der Finanzausschuss mitteilen, dass Dinge nicht akzeptiert werden. Es würden dann Änderungen vorgeschlagen.⁵⁷

Die Geschäftsführung beschrieb am 15. Mai 2013 den gegenwärtigen Zustand des Flughafens und die zu diesem Zeitpunkt vorrangigen Probleme wie folgt:

Der Flughafen sollte vor einem Jahr fertiggestellt sein und ist daher keine Baustelle mehr. Das wesentliche Problem des Flughafens ist, die letzten 1 ½ % bis 2 % fertigzustellen. Dabei geht es im Wesentlichen darum, die Systemintegration zu betreiben. Es müssen verschiedene EDV-Systeme mit verschiedenen Funktionen in einem großen Areal mit unterschiedlichsten Funktionen vernetzt werden. Die gesamte Vernetzung aller Gebäude und aller Funktionen muss erfolgen. Die einzelnen Sicherheitssysteme müssen vernetzt werden, beispielsweise Türschließmechanismen, Rauch, Alarmsysteme für die Polizei, etc. Das Ganze wird in einem zentralen, zum Teil automatischen System untergebracht. Dies ist nicht unproblematisch. An der Beschleunigung wird derzeit gearbeitet. Aus Sicht der Geschäftsführung ist es mindestens so schwierig und so komplex diesen Flughafen in Betrieb zu nehmen, wie ihn zu bauen. Daher ist aus ihrer Sicht ein schrittweises Vorgehen sinnvoll. Sie denkt über Möglichkeiten nach, an welchen Stellen dies geschehen kann. Dies muss in Absprache mit den Kunden geschehen und letztlich in die "Fertigstellungsphilosophie" passen. Es darf nicht bei der Fertigstellung des Flughafens behindern. 58

Aus der Aufsichtsratssitzung am 12. Juni 2013 berichtete die Landesregierung, dass die Bestandsaufnahme vorangeht. Für das Nord Pier war sie abgeschlossen. Die Ergebnisse werteten sie derzeit aus und sie untersuchten Szenarien, inwieweit Teilfertigstellungen möglich und notwendig sind. Diese müssten auch in die Gesamtkonzeption passen, die im Herbst 2013 vorgelegt und danach debattiert

⁵⁷ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 13, 14.

⁵⁸ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 15, 16.

werden soll.59

Die FBB erklärte, dass sie ein kleines Evaluationsteam eingesetzt hatte, um am Pier Nord vielleicht schon mit dem Flugbetrieb zu beginnen. Die FBB berichtete, dass sie in diesem Zusammenhang den Dialog mit drei unterschiedlich großen Airlines mit unterschiedlichem Profil aufgenommen hat. Sie betonte, dass diese Aktion innerhalb der FBB psychologische Wirkungen zeigte. Hinsichtlich Gepäck und Abfertigung ging es um mobiles Equipment, was ohnehin im Flughafen benötigt wird.

Ein Gepäckförderband hatte die FBB für die Pavillons bestellt, das würde erst einmal in den Nord Pier und erst später in die Pavillons gestellt.⁶¹

Die Geschäftsführung der FBB erläuterte den Nutzen einer Teilinbetriebnahme wie folgt: Wenn ein Flugzeug auf der Landebahn aufsetzt, beginnt eine Kettenreaktion. Diese Abläufe spielen sie im Kleinen ohne den Druck der Volleröffnung durch; dies sollte auch geschehen, um die Mitarbeiter an den neuen Flughafen zu gewöhnen. ⁶²

Es wurde angekündigt, dass die Gesamtkonzeption auch Überlegungen zu einer möglichen Teilinbetriebnahme beinhalten wird.⁶³

Weiterhin wurde darüber informiert, dass der Aufsichtsrat über das von der Geschäftsführung vorgeschlagene Konzept zur Teilinbetriebnahme Pier Nord debattiert hat. ⁶⁴ Die Bauaufsichtsbehörde war zu diesem Zeitpunkt noch nicht eingeschaltet. ⁶⁵ Die FBB konnte jetzt aber beim Bauordnungsamt die entsprechenden notwendigen Bauanträge, die für diese Teilinbetriebnahme und zeitweiligen Umbau des Piers Nord notwendig waren, einreichen. ⁶⁶ Wie lange das Bauaufsichtsamt für die Genehmigung benötigt, war zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt. ⁶⁷

Im Weiteren wurden die baurechtlichen Problemstellungen erläutert. Dabei ging es um drei baurechtliche Aspekte. Dabei handelte es sich

- um die endgültige baurechtliche Herstellung des ursprünglich beantragten Zustandes.
- 2. um Teilgenehmigungen zur Änderung des ursprünglich beantragten baurechtlichen Zustandes im Hinblick auf den Endausbau und

⁵⁹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 6.

⁶⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 14 ff.

⁶¹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 18.

⁶² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 15ff.

⁶³ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 5.

⁶⁴ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 6 ff.

⁶⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 6.

⁶⁶ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 6 ff.

⁶⁷ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 7.

3. um Anträge für die Zwischennutzung, die die Flughafengesellschaft zu diesem Zeitpunkt plante.

Es wurde erklärt, dass die Anträge für die Zwischennutzung Anträge nach dem Bauordnungsrecht sind, aber im Wesentlichen Nutzungsfragen betrafen. Diese wurden als nicht unproblematisch eingeschätzt, da Sicherheitsaspekte berührt würden. Ob diese drei baurechtlichen Verfahren nebeneinander, parallel oder mit Zwischenergebnissen geführt werden, war zu diesem Zeitpunkt noch nicht abschließend geklärt.⁶⁸

In diesem Zusammenhang wurde auch mitgeteilt, dass die FBB nicht parallel zu den Antragsverfahren mit dem Bau beginnen kann, sondern die Entscheidungen des Bauordnungsamtes abzuwarten sind. Wenn diese gefällt seien, würde sich der Aufsichtsrat wieder mit dem Thema befassen und entscheiden, ob die Teilinbetriebnahme realisiert wird. Es wurde für möglich gehalten, dass das Bauordnungsamt viele Auflagen erteilt und dass sich damit der Zeitablauf nach hinten schiebt bzw. dass möglicherweise durch eine Genehmigung mit zusätzlichen Auflagen die Kosten steigen.⁶⁹

Die Landesregierung machte deutlich, dass es sich aus ihrer Sicht nicht um eine Teileröffnung, sondern um eine Teilinbetriebnahme handelt. Es wurde erläutert, dass das Pier Nord ein Gebäude ist, welches umgerüstet werden soll. Die Umrüstung sollte nach Abschluss der Erprobung wieder zurückgebaut werden. Deshalb hätte das Pier während der Inbetriebnahme nicht die Funktion wie bei einer Eröffnung des Flughafens.⁷⁰ Die Flugzeuge würden bei der Teilinbetriebnahme von der Nordbahn fliegen. Dies würde auch zukünftig so sein.⁷¹

Die Geschäftsführung der FBB ergänzte Folgendes zu den Gegebenheiten vor Ort:

Der Flughafen ist in mehrere Module aufgeteilt, das Pier Nord, das Pier Süd und das Hauptpier, welches das Fluggastgebäude ist. Das Betriebsgebäude als ein Komplex, der besonders verfolgt wurde, ist fertiggestellt. Ein weiterer Komplex besteht aus dem Bahnhof und den Verkehrsgebäuden, wie Parkhäuser und ähnliches. Das kritische Modul ist die Brandmelde- und Entrauchungsanlage, welches der besonderen Aufmerksamkeit der FBB unterliegt. Das Nord Pier ist aufgrund seiner Genehmigungsstruktur ein eigenständiges Gebäude.

Die Flughafengesellschaft erläuterte in diesem Zusammenhang, dass es einen isolierten Bauantrag gab, der nachträglich gestellt werde. Das Nord Pier war zu diesem Zeitpunkt vom Fertigstellungsgrad her am weitesten fortgeschritten. Es wurde erwarte, dass es Ende November/Anfang Dezember 2013 fertig sein wird. Es soll dann so, wie es in der Zukunft betrieben werden soll, vom Bauordnungsamt abgenommen werden.

19

-

⁶⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 8; vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 9, 10.

⁶⁹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 7.

 $^{^{70}}$ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 7.

⁷¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 8.

Die Geschäftsführung der FBB teilte mit, dass sie inzwischen zu der Auffassung gelangt war, dass eine Testnutzung durchgeführt werden sollte. Sie hatte darüber mit den Fluggesellschaften Condor und Germania gesprochen. ⁷² Es wurde ein kleines Arbeitsteam gebildet, dem auch Vertreter der Fluggesellschaften angehören. Es wurde kein großer Betrieb geplant, sondern die Abfertigung von circa vier bis sechs Flugzeugen pro Tag. ⁷³ Dieser Testbetrieb sollte kein neuer Flughafen sein. Nach Auffassung der Geschäftsführung der FBB würde quasi eine kleine Erweiterung von dem existierenden alten Schönefelder Flughafen realisiert und die Flugabfertigung würde unter dem alten Schönefeld-3-Letter-Code vorgenommen. ⁷⁴

Die Belastung für die Passagiere stufte die Geschäftsführung der FBB als gering ein. Sie erläuterte, dass diese von der anderen Seite des Flughafens auf das Pier Nord kommen müssen. Sie schätzte ein, dass es für Passagiere eher unwichtig ist, auf welcher Seite des Flughafens abgeflogen oder abgefertigt wird. Der Fluggast braucht, wenn er ein Ticket erwirbt, die Auskunft, an welcher Stelle das Boarding sein wird. Er würde dann den Hinweis erhalten, dass das Boarding am Pier Nord im Flughafen ist. Um dies sicherzustellen, würde ein gewisser Vorlauf benötigt. Sollte ein Fluggast versehentlich zum alten Flughafen Schönefeld (alt) kommen, würde er über einen Shuttle auf die andere Seite gebracht.⁷⁵

Die Geschäftsführung teilte weiter mit, dass für den Testbetrieb kein Bahnhofsanschluss benötigt wird. Dieser würde in dieser Zeit noch nicht zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund war die Wahl auf Germania und Condor gefallen. Die Geschäftsführung der FBB schätzte ein, dass mit diesen beiden Airlines eine gute Partnerschaft zu realisieren ist, da Fluggäste dieser beiden Airlines Urlauber mit einigen Koffern sind, die entweder mit dem Taxi oder mit dem Auto kommen, nicht aber mit dem öffentlichen Nah- bzw. Fernverkehr. Wegen der übersichtlichen Anzahl von Passagieren ging man davon aus, dass dies gegebenenfalls auch noch manuell gehandhabt werden kann. Die beiden Airlines wüssten, dass sie kein Risiko eingehen. Bei Problemen könnte unproblematisch auf die andere Seite des Flughafens zurückgekehrt werden. Für die Airlines würde dies schon ein Teilbetrieb sein, aber für die FBB ein technischer Test.⁷⁶

Die FBB wies darauf hin, dass diese Umrüstung eine Ummöblierung ist. Es würden Beschilderungen verändert, Theken zum Einchecken aufgebaut und zwei Gepäckbänder eingebaut, die später im Hauptpier stehen würden. Das Gepäcksortierband würde ebenfalls später im großen Mainterminal stehen. Die einzige große bauliche Maßnahme wäre eine Sprinkleranlage, die wegen einer Auflage des Bauordnungsamtes zurzeit eingebaut wird.⁷⁷ Es würde eine Veränderung der Land- und Luftseite gebraucht, das heißt, sie bräuchten eine Vorfahrt für Busse und Taxen. Parkhäuser

⁷² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 9, 10.

⁷³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 19.

⁷⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 14.

⁷⁵ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 17.

⁷⁶ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 10.

⁷⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 14.

waren zu diesem Zeitpunkt in circa 150 Metern Laufweite schon voll funktionsbereit.⁷⁸

Die Geschäftsführung erläuterte im Weiteren die Hintergründe für dieses Vorhaben. Hierzu führte sie aus, dass die Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) zwei sehr alte Flughäfen sind, die mit einer alten Technik und einer manuellen Belegschaft ausgestattet sind. Der neue Flughafen in Schönefeld bekommt eine völlig neue, völlig andere IT-Anlage. Es ist ein anderer, nach modernsten Regeln gebauter Flughafen. Man kann nicht davon ausgehen, dass man die alten Flughäfen schließt und dann den neuen Flughafen eröffnet, und alles funktioniert reibungslos. Deshalb war die Geschäftsführung der Auffassung, einen Testbetrieb durchzuführen, der es ermöglicht, die Funktionalität dessen, was zur Funktion des Flughafens gebraucht wird, hochprozentig zu testen.⁷⁹ Für das Pier Nord würden ungefähr 65 von 110 IT-Programmen gebraucht, die nacheinander eingeschaltet werden sollten und die dann in ihrer gemeinsamen Funktionalität genutzt werden könnten. Um das Pier Nord zu betreiben, müssten von den zehn Betriebsgebäuden circa acht in Betrieb sein, um den Service für dieses Pier aufzunehmen. Für den späteren Ablauf müsste dieses Zusammenspiel von Flugzeugen, Feuerwehr, Taxen, Gepäck usw. im Echtbetrieb ausprobiert werden, und nicht in einer Trockenübung. Die Teilinbetriebnahme sollte auch dazu genutzt werden, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Schönefeld (alt) und Tegel an ihren neuen Arbeitsplatz, nämlich dem Flughafen BER, heranzuführen. Dies sollte in einem rotierenden System geschehen, damit möglichst viele Mitarbeiter aus Tegel schon einmal zeitlich begrenzt zum Flughafen BER kommen, um dort in der Realität ihren neuen Arbeitsplatz zu testen, zu üben und auszuprobieren.⁸⁰

Die FBB war der Auffassung, dass der Testbetrieb so schnell wie möglich erfolgen sollte. So würde mehr Zeit zur Verfügung stehen, um eventuell auftretende Mängel in der hochkomplizierten IT-Anlage und den hochkomplexen Prozessen zu beheben, bevor sich diese Mängel weiterentwickeln. Die FBB hatte dem Aufsichtsrat vorgeschlagen, das Pier Nord noch im Jahr 2013 fertig zu stellen. Damit würde das Inbetriebnahmerisiko reduziert. Das Verhältnis von Kosten und Risiken würde immer eine Abwägungsfrage sein. Ein Monat Verzug des Flughafens kostet sehr viel Geld. Es ist bei jeder IT-, bei jeder Software, egal in welchem industriellen Umfeld, immer wieder ein Risiko, mit dieser IT umzugehen. Die FBB war zu dieser Zeit nicht unzufrieden mit der IT, aber es waren nur ganz wenige Programme aufgeschaltet. Wesentliche Einblicke in das Zusammenspiel und die Wirkungsweisen der IT-Programme wurden erwartet.

_ 7:

⁷⁸ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 10.

⁷⁹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 10.

⁸⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 10.

⁸¹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 10.

⁸² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 14.

⁸³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 11.

⁸⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 11.

Die Geschäftsführung der FBB ging in der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013 davon aus, dass der Pier Nord zum Ende des Jahres 2013 oder zum Januar 2014 fertiggestellt sein wird. Die Bauanträge für die Sprinkleranlage wurden vom Bauordnungsamt genehmigt. Der zweite Änderungsantrag für den sogenannten Bauantrag, der zur Fertigstellung des Pier Nords notwendig ist und der dritte Antrag, der Tekturantrag wurden mit dem Bauordnungsamt abgestimmt. Die FBB ging davon aus, dass sie die Betriebsgenehmigung für den Pier Nord in seiner eigentlichen Funktion circa Mitte Januar 2014 bekommen wird und dann die Interimsnutzung initiieren könnte. 85 Die Geschäftsführung der FBB erklärte, dass sie ungefähr 75 % der Systeme in eine Testphase übernehmen kann. Die Abfertigung von vier Flugzeugen pro Tag der Fluggesellschaft Germania wäre für den geplanten Testbetrieb ausreichend. Sie betonte, dass dies keine Eröffnung des Flughafens darstellt.86 Die Kosten des Testbetriebs würden laut Schätzung der FBB samt der Umund Rückmöblierung sechs Millionen Euro betragen. Mit dem Probebetrieb am Pier Nord würde die Luft- und Landseite in Betrieb genommen. Die Zäunung des Piers Nord auf der Luftseite müsste dann um den gesamten Flughafen gelegt werden. Das muss allerdings auch dann geschehen, wenn die Startbahn Nord repariert und die Startbahn Süd als Interim für drei oder vier Monate genutzt wird.⁸⁷

Die Landesregierung betonte, dass es zum Pier Nord und zur Startbahn Nord noch keine Entscheidung des Aufsichtsrates gab. Diese hatte sich der Aufsichtsrat ausdrücklich vorbehalten. Zum Betrieb der Südbahn erklärte die Landesregierung, dass der Betrieb während der Nordbahn-Sanierung in einem ähnlichen Rahmen erfolgen wird wie die derzeitige Nutzung der Nordbahn. Die hat nichts mit dem Flughafen Tegel zu tun. Hierzu gibt es Abstimmungen zwischen den Genehmigungsbehörden des Landes Berlin und des Landes Brandenburg. In diesem Zusammenhang verwies die Landesregierung auf erforderliche luftrechtliche Genehmigungen, temporäre Flugrouten und einen bestimmten Sachstand hinsichtlich des Schallschutzes im Bereich der Südbahn.⁸⁸

In der Sitzung des Aufsichtsrates am 13. Dezember 2013 in Motzen wurde das Thema "Testbetrieb" vertagt, da die letzten Beschlüsse des Aufsichtsrates dazu noch nicht erfüllt waren. Das Bauordnungsamt hatte sich hierzu noch nicht abschließend positioniert. Es ging zunächst darum, den eigentlichen Pier Nord im System der ursprünglichen Baugenehmigung abzunehmen. Es wurde erwartet, dass dies zum Jahresanfang 2014 der Fall sein wird. Erst dann könnte mit dem Genehmigungsverfahren für den Interimsbetrieb begonnen werden.⁸⁹

Zum Testbetrieb am Pier Nord machte die FBB in der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014 nochmals darauf aufmerksam, dass es sich dabei um eine Chance handelt, da die Bereiche, die schon fertiggestellt waren, einem realitätsnahen Test unterzogen werden könnten. In diesem Pier, das

⁸⁵ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 17.

⁸⁶ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 18f.

⁸⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 18f.

⁸⁸ vgl. Staatssekretär Bretschneider, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 20f

⁸⁹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 29.

quasi als eigenständiges Gebäude gebaut wurde, würden die Arbeiten Ende Januar 2014 beendet. Der Bauantrag und ein Trekturantrag waren mit dem Bauordnungsamt abgestimmt worden. Die FBB ging davon aus, dass sie Anfang Februar 2014 vom Bauordnungsamt die Betriebsgenehmigung erhält, die die Planungen und die tatsächliche Ausführung des Pier Nord für den Normalbetrieb des gesamten Flughafens betreffen. Für die Interimslösung, also den Testbetrieb, gab es inzwischen einen zweiten mit dem Bauordnungsamt abgestimmten Bauantrag. 90 Zu den bereits früher angesprochenen Umbauerfordernissen würde noch die Fertigstellung der Taxivorfahrt, die später zurückgebaut wird, die Errichtung eines Zauns zwischen der Landseite, wo die Passagiere ankommen und die Sicherheitskontrollen passieren, und der Luftseite kommen.⁹¹ Dafür waren noch kleine Investitionen nötig, die erst realisiert werden könnten, Baugenehmigung und die Genehmigung durch den Aufsichtsrat vorliegen würden. Die FBB erklärte, dass mit dem Aufsichtsrat verabredet war, dass dieser im Umlaufverfahren hierzu einen endgültigen Beschluss trifft. Nach Einschätzung der FBB könnte ab Juli 2014 der Testbetrieb für voraussichtlich vier bis fünf Monate beginnen. Bis dahin sollten auch die erforderlichen Abstimmungen mit anderen Behörden wie Polizei und Zoll erfolgt sein. 92 Die Landesregierung erläuterte, dass zu der Interimsgenehmigung, über die die Bauordnungsbehörde zu entscheiden hat, auch die luft- und landseitige Sicherheit gehört. Daher sind bei dieser Genehmigung die anderen fachlich betroffenen Behörde wie Polizei, Zoll etc. zu beteiligen. 93

Der Testbetrieb wurde als relativ risikofrei eingeschätzt, da im Falle von Problemen die Passagiere weiter vom Flughafen Schönefeld (alt) abgefertigt werden könnten. Die FBB war der Auffassung, dass man aus auftretenden Fehlern im Hinblick auf die spätere Inbetriebnahme des gesamten Flughafens lernen kann. Die gleichen Tests würden ansonsten nach der Eröffnung auf dem gesamten neuen Flughafen erforderlich. Die FBB glaubte, dass durch den Testbetrieb auch eine schnellere Inbetriebnahme des gesamten Flughafens möglich sein wird, wodurch letztlich Kosten vermieden werden. Plaghafens möglich sein wird, wodurch letztlich Kosten vermieden werden. Honat, in dem der Flughafen nicht eröffnet werden kann, kostet 17 Millionen Euro. Für die Umrüstung des Pier Nord, welches als Einsteige- und Aussteigepier geplant wurde, in den Originalstand plante die FBB circa 14 Tage ein. Die FBB wies daraufhin, dass auch andere Flughäfen so vorgegangen sind. Auch der Flughafen in Dubai hatte Probleme mit dem Brandschutz und der Entrauchungsanlage, die zu Zeitverzögerungen führten. Auch dieser hatte einen Testbetrieb durchgeführt.

_

⁹⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 8.

⁹¹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 12.

⁹² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 8, 12.

⁹³ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S.14.

⁹⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 7, 8.

⁹⁵ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 12.

⁹⁶ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 8, 12.

⁹⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S.8.

Bei dem Testbetrieb würde es keine Einnahmen geben. Die Airlines würden bereits zum Zeitpunkt des Baus des Flughafens am Flughafen Schönefeld (alt) abgefertigt. Beim Testbetrieb würde dies nur an einem anderen Ort in der Nähe geschehen. Die Einnahmen, die am Flughafen Schönefeld (alt) generiert wurden, würden dann auch am Pier Nord eingenommen. Die Kosten würden sich auf 5,9 bzw. 5,6 Millionen Euro für das Pier Nord belaufen. Die Landebahn Süd sollte von der Luftseite in den Sicherheitsbereich des Flughafens integriert werden. Die Zuordnung der Kosten zu einem bestimmten Bereich wäre daher nicht immer eindeutig.

Die FBB war der Auffassung, dass die Kosten für den Probebetrieb im Vergleich zu den Kosten, die ein Monat Verschiebung ausmachen, diesen rechtfertigen würden.⁹⁸

1.1.10 Allgemeine Lage der FBB

In der 5. Sitzung des Sonderausschusses berichtete die Landesregierung, dass in der Aufsichtsratssitzung am 12. Juni 2013 auch über die allgemeine Lage der FBB debattiert wurde. Es wurde berichtet, dass die Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahresquartal gestiegen sind. Die gestiegenen Zahlen in den Flugbewegungen betrafen das erste Quartal 2013 im Verhältnis zum Vorjahr. Hier war eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Die Standorte Schönefeld (alt) und Tegel kamen gut über den Winter, was auch mit einem enormen Engagement der Beschäftigten zu tun hat. Es wurde mitgeteilt, dass aufgrund dieses guten Ergebnisses die Liquidität der FBB gesichert ist. ⁹⁹

Auch in der Sitzung am 16. August 2013 erörterte der Aufsichtsrat die allgemeine Lage der FBB auf der Basis eines ausführlichen Berichts der Geschäftsleitung. In der 6. Sitzung des Sonderausschusses berichtete die Landesregierung hierzu, dass das operative Geschäft ausgesprochen gut verläuft. Die Passagierzahlen waren auch im 2. Quartal 2013 gestiegen. Die Berliner Flughäfen waren die einzigen relevanten Flughäfen am Netz, die ein Wachstum in Deutschland verzeichneten. Das Halbjahresergebnis der FBB lag über Plan. 100

Die allgemeine Lage der FBB war ebenfalls Thema in der Aufsichtsratssitzung am 23. Oktober 2013. Der Flughafenkoordinator berichtete in der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013, dass die Geschäftsführung in der Aufsichtsratssitzung wiederum einen positiven Bericht über das operative Geschäft in Tegel und über die Passagierentwicklung, die sich deutschlandweit deutlich abhebe, vorgelegt hatte. Es waren deutlich steigende Transportzahlen bei sinkenden Flugbewegungen zu verzeichnen. Letzteres würde insbesondere unter Lärmschutzaspekten von Interesse sein, da weniger Flugzeuge eine geringere Lärmbelästigung bedeuten. 101

⁹⁸ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 12.

⁹⁹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 5, 7.

¹⁰⁰ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 5.

¹⁰¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 6.

Darüber hinaus wurde berichtet, dass der EBITDA (earnings before interests, taxes, depreciation and amortisation - Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen) positiv war. ¹⁰² (siehe Punkt 1.3.7.)

1.1.11 Jahresabschluss 2012

Der Aufsichtsrat befasste sich in seiner Sitzung am 12. Juni 2013 ebenfalls mit dem Jahresabschluss 2012. Der Jahresabschluss war durch den Wirtschaftsprüfer BDO (BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Die Landesregierung erläuterte, dass dies bedeutet, dass die Zahlen vom Resultat her richtig sind, ordnungsgemäß nachgewiesen wurden und nichts offen ist. Gleichwohl zeigte die BDO im Bericht nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz Unzulänglichkeiten auf. Sie schloss zumindest Zweifel an der Ordnungsgemäßheit der Geschäftsführung für das abgelaufene Jahr nicht gänzlich aus und deswegen wurden die Geschäftsführer nicht entlastet. 103

1.1.12 Entlastung des Aufsichtsrates

Die Landesregierung berichtete in der 5. Sitzung des Sonderausschusses am 17. Juni 2013 zudem, dass zur Entlastung des Aufsichtsrates in der Aufsichtsratssitzung am 12. Juni 2013 keine Entscheidung gefällt wurde, weil es auch ein Gutachten zur Tätigkeit des Aufsichtsrates geben soll. Bevor dieses Gutachten nicht vorliegt, soll der Aufsichtsrat nicht entlastet werden. Es gab dafür ein festgelegtes Verfahren, welches sich zu diesem Zeitpunkt in der Abarbeitung befand. Damit hing auch zusammen, dass es 2012 keine Entlastung des Aufsichtsrates gegeben hat. Es habe auch nach wie vor weder eine Entlastung der Geschäftsführung noch des Aufsichtsrates für 2011 gegeben. 105

In der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013 berichtete die Landesregierung, dass in der Aufsichtsratssitzung am 23. Oktober 2013 die Gesellschafterversammlung ein Schwerpunktthema war. Hierzu gehörte die Berichterstattung über den Jahresabschluss 2011/2012 und die noch offene Entlastung des Aufsichtsrates. Im Ergebnis hat die Gesellschafterversammlung vor dem Hintergrund eines Gutachtens einer Rechtsanwaltskanzlei den Jahresabschluss festgestellt und die Aufsichtsratsmitglieder entlastet. Die Rechtsanwaltskanzlei hatte den Auftrag, das Verhalten der Geschäftsführung auf rechtlich relevante Sachverhalte und Tatbestände zu untersuchen. Dieses Ergebnis wurde im Sommer 2013 vorgelegt und der Aufsichtsrat hat sich entsprechend positioniert. Bei dem Gutachten zu der rechtlich relevanten Tätigkeit der Aufsichtsratsmitglieder war die Kanzlei zu dem Ergebnis ge-

 102 Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 14.

¹⁰³ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 5.

¹⁰⁴ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 8.

¹⁰⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 9.

kommen, dass ein rechtlich relevantes Fehlverhalten nicht vorliegt. Daher hatte die Gesellschafterversammlung die entsprechende Entlastung erteilen können. 106

In dieser Sitzung des Sonderausschusses wurde weiterhin erläutert, dass die Funktion des Gesellschafters im Ministerium der Finanzen von der Staatssekretärin, Frau Trochowski, wahrgenommen wird. Es wurde erläutert, dass es eine klare Trennung zwischen dem Aufsichtsratsmitglied und der Gesellschafterfunktion gibt, die das Ministerium der Finanzen wahrnimmt. Das Aufsichtsratsmitglied, Finanzminister Dr. Markov, bekommt die Einschätzung des Berichts zur Entlastung des Aufsichtsrates nicht vorgelegt.¹⁰⁷

Zu dem noch nicht abgeschlossenen Gutachten des Landesrechnungshofes, welches sich ursprünglich auf die Rolle der Beteiligungsverwaltung, insbesondere beim Bürgencontrolling bezog, teilte die Landesregierung nach deren Kenntnisstand mit, dass der Landesrechnungshof dieses wieder aufgenommen und den Prüfansatz ausgeweitet hat. Es war nicht bekannt, ob und inwieweit sich das Gutachten mit der Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder befasst.

Die Landesregierung erklärte darüber hinaus, dass die Entlastung des Aufsichtsrates bedeutet, dass weiterhin die Möglichkeit besteht, bei bestimmten Verstößen Regress zu nehmen oder ein Vorgehen gegen Mitglieder des Aufsichtsrates anzustrengen.¹⁰⁸

1.1.13 Aufsichtsratsvorsitz

Ministerpräsident Platzeck gab am 29. Juli 2013 bekannt, dass er aus gesundheitlichen Gründen das Amt des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg aufgibt. Gleichzeitig erklärte er, dass er auch den Posten des Aufsichtsratsvorsitzenden der FBB abgibt.

In der 6. Sitzung des Sonderausschusses am 19. August 2013 berichtete er aus der Aufsichtsratssitzung am 16. August 2013, dass er den Aufsichtsratsvorsitz abgegeben hat und er nicht mehr Mitglied des Aufsichtsrates sei. 109

In der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013 berichtete der Flughafenkoordinator, dass der Regierende Bürgermeister von Berlin, Herr Wowereit, als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender neu gewählt wurde. Dies war erforderlich, weil das Mandat von Herrn Wowereit im Aufsichtsrat turnusmäßig ausgelaufen war. Er wurde von der Gesellschafterversammlung auf Vorschlag des Landes Berlin neu berufen. Mit dem Mandat war gleichzeitig auch seine Funktion als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates weggefallen. Daher wurde Herr Wowereit in der Aufsichtsratssitzung wiederum zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

¹⁰⁶ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 5.

¹⁰⁷ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 9, 12.

¹⁰⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 10.

¹⁰⁹ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 6.

Weiterhin erklärte die Landesregierung zum Thema Aufsichtsratsvorsitz, dass sich die Brandenburgische Landesregierung hierzu erst positionieren will, wenn auch die Mitglieder der Bundesregierung und die Mitglieder des Bundes im Aufsichtsrat bekannt sind. Auf dieser Basis wollten sie dann zu einer Entscheidung kommen. Das Vorschlagsrecht ist in den Rechtsgrundlagen der Gesellschaft nicht kodifiziert. Es hat in der Vergangenheit eine Absprache gegeben, nach der der Aufsichtsratsvorsitz zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg im Zwei-Jahres-Turnus wechseln soll. Davon war nicht Gebrauch gemacht worden. Es wurde Anfang des Jahres 2013 zur alten Praxis zurückgekehrt.

Aufgrund dieser alten Vereinbarung wurde zu diesem Zeitpunkt darauf gewartet, dass das Land Brandenburg zur gegebenen Zeit einen Vorschlag macht. So ein Vorschlag sollte gemacht werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Aufsichtsratsmitglieder aber zu jeder Zeit frei sind, auf Vorschlag eines Aufsichtsratsmitgliedes einen Vorsitzenden aus ihrer Mitte zu wählen.¹¹¹

In der Klausur des Aufsichtsrates in Motzen am 13. Dezember 2013 wurde der Regierende Bürgermeister von Berlin, Herr Wowereit, zum Vorsitzenden und Staatssekretär Bretschneider zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt.¹¹²

1.1.14 Grundstücksverkäufe

Die Landesregierung berichtete aus der Aufsichtsratssitzung am 23. Oktober 2013, dass es in dieser Sitzung auch um eine Reihe von für den Betrieb nicht notwendigen Grundstücken gegangen ist, die teilweise für Straßen, für Radwege oder für kommunale Zwecke verkauft worden sind.¹¹³

1.2 Baufortschritt

1.2.1 Sachstand zur Ausschusssitzung am 14. Februar 2013

Die Geschäftsführung der FBB berichtete, dass der Termin für die Inbetriebnahme insbesondere deshalb absagt werden musste, weil das Projekt mit seiner Anlagentechnik in der gebauten Form vom Bauordnungsamt nicht abgenommen wurde. 114

Die Summe der Abweichungen machte eine umfangreiche, flächendeckende Bestandsaufnahme notwendig. Dies war sowohl zur Dokumentation als auch zur weite-

¹¹⁰ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 5, 6.

¹¹¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 9.

¹¹² Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 27.

¹¹³ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 7.

¹¹⁴ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 32 ff.

ren Planung erforderlich. Alle Bereiche mussten erhoben, erfasst und mit der vorhandenen Planung abgeglichen werden. Dabei mussten nicht nur die Mängel, sondern der gesamte baulichen Zustand erfasst und auf die entsprechende Planung des Bestandes übertragen werden.

Die FBB berichtete weiter, dass die Bestandsaufnahme bis zum Sommer 2013 abgeschlossen sein wird. Parallel dazu wurde mit den Planungen begonnen, die noch notwendig sind. Auch gab es Fertigstellungsleistungen im Baubereich, zum Beispiel die Treppenhäuser im Fluggastterminal oder die Zugänge aus dem Bahnhof. Dort, wo gebaut werden konnte, würde dies geschehen, allerdings nicht in erheblichem Umfang. Wenn das im Sommer 2013 geschehen sein wird, könnte ein belastbarer Termin genannt werden.¹¹⁵

Die Geschäftsführung der FBB berichtete weiter, dass es sich beim eingesetzten Controlling-Büro um den Projektsteuerer WSP CBP handelt, ein Büro mit rund 70 Beschäftigten. Dieses führte zu diesem Zeitpunkt keine Mängelerfassung oder - kontrolle, sondern die Projektsteuerung durch. Das Büro erstellte zum Beispiel Brandschutzkonzepte, Pläne oder Gutachten. 116

Die Geschäftsführung der FBB berichtete, dass Verantwortlichkeiten für Mängel ermittelt werden, dass bereits erarbeitete neue Pläne verwendbar sind, dass jedoch weitere Notwendigkeiten der Planung bestehen. ¹¹⁷ Sie legte dar, dass auch in Zukunft Änderungen erforderlich werden können. ¹¹⁸

1.2.2 Sachstand zur Ausschusssitzung am 11. März 2013

Die Geschäftsführung der FBB berichtete über die Notwendigkeit einer flächendeckenden Bestandsaufnahme. Gleichzeitig, so die FBB, wurde überall dort gearbeitet, wo dies sicher und ohne Schaden möglich war. Es gab eine Liste mit 26 000 Mängeln, aber diese Zahl war - nach Ansicht der FBB - schon angesichts der Größe des Bauvorhabens wenig aussagekräftig. Bei den Mängeln handelte es sich zu 95 % um noch nicht geschlossene Brandabschottungen. ¹¹⁹

Weiterhin erläuterte die FBB, dass Planungsleistungen erstellt werden müssten, beispielweise für Sprinkler, Unterschließungen und Aufzüge. Deshalb war ein sogenannter Fortschrittsbericht ins Leben gerufen worden, der 158 Punkte beinhaltete. Das ist eine Art Steckbrief, in dem zusammengeführt wird, was für die Fertigstellung des Flughafens noch offen ist. Dort kann bis hin zur Verantwortlichkeit alles nachgelesen werden. 120

¹¹⁵ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 33.

¹¹⁶ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 34.

¹¹⁷ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 37.

¹¹⁸ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 39.

¹¹⁹ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 16.

¹²⁰ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 17.

Ferner teilte die FBB mit, dass sich die Abgeordneten beim geplanten Vor-Ort-Termin anhand von Beispielen ein Bild über die Mängel aus der Mängelliste verschaffen können und dass mit dem Abschluss der Bestandsaufnahme für Ende Juli 2013 zu rechnen war.¹²¹

1.2.3 Sachstand zur Ausschusssitzung am 15. April 2013

Die Geschäftsführung der FBB berichtete, dass sich bei dem direkten Baufortschritt im Vergleich zum letzten Bericht nichts verändert hat. Es gab zwei Listen über die Bereiche, welche nach der Untersuchung aus der Situation heraus bearbeitet werden müssten. Diese wurde in Detailscheiben aufgeteilt, die dann die Basis für das Beschleunigungsprogramm "Sprint" war. Sie äußerte die Ansicht, dass an vielen Stellen konzentrierter und schneller agiert werden kann, man aber noch Zeit benötigt. 122

Die Geschäftsführung der FBB beschrieb ihre Aufgabe dahingehend, dass die einzelnen Gewerke fertiggestellt werden müssen und mit dem Bauordnungsamt die Inbetriebnahmefähigkeit und die Zulassung erreicht werden muss. In der Vergangenheit hat es, so die FBB, keinen ausreichenden Dialog gegeben, das soll mit dem Prozess "Sprint" geändert werden. Jetzt werden alle benötigten Kernfunktionen zentral versammelt. Es wird ein kleines Managementoffice und ein technisches Kompetenzzentrum geben. Zudem wird es eine Anzahl von sogenannten Modulmanagern geben, die für bestimmte Bereiche wie den Bahnhof, das Südpier oder das Nordpier zuständig sind.¹²³

Die Geschäftsführung der FBB betonte, dass die Bestandsaufnahme voran schreitet. Die Themen, die erforderlich waren, um die Inbetriebnahme für das Bauordnungsamt anzumelden, wurden identifiziert. Die Bestandsaufnahme wird bis zur Jahresmitte 2013, vielleicht auch bis in den Herbst hinein, andauern. Die einzelnen Punkte konnten in einzelne beherrschbare Mengen aufgeteilt und den einzelnen verantwortlichen Managern zugeteilt werden. 124

Zur Frage der Kapazität führte die Geschäftsführung der FBB aus, der Flughafen BER hat derzeit die richtige Kapazität, diese Frage kann in 4 oder 5 Jahren aber noch einmal anstehen. 125

1.2.4 Sachstand zur Ausschusssitzung am 15. Mai 2013

Die Geschäftsführung der FBB erklärte, dass es seit der letzten Sitzung keinen Baufortschritt gibt. Vielmehr ging es um die Frage der Integration. Nötig war das Integrie-

¹²¹ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 17.

¹²² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 6.

¹²³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 7.

¹²⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 9.

¹²⁵ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 10.

ren der Software, der Computernetzwerke und der Datenbänke. Außerdem hatten sich auch noch andere Arbeiten ergeben, zum Beispiel an der Sprinkleranlage. 126

Der kritische Teil der Fertigstellung ist dennoch die Systemintegration, die nicht in den Händen der FBB liegt, sondern bei dem Zulieferer Alcatel-Lucent. 127

Die Geschäftsführung der FBB berichtete über erste Erfahrungen mit dem neuen Steuerungs- und Kontrollsystem. In den nächsten sechs Wochen werde konkreter gesagt werden können, wie die angewandten Maßnahmen wirken. 128

Zur Alternative der Sanierung in der Nacht führte die Geschäftsführung der FBB aus: Wenn nachts saniert wird, kostet dies doppelt so viel. Zudem können Sicherheitsstreifen nachts nicht hergestellt werden. 129

Zur Südbahn führte die Geschäftsführung der FBB aus, dass diese frühestens in zwölf Monaten genutzt werden kann. 130

Die Landesregierung wies darauf hin, dass die Sanierung der Nordbahn aus den zu erwirtschaftenden Mitteln des neuen Flughafens zu geschehen hat. Sie wies ferner auf die ursprüngliche Planung hin und erläuterte, dass es die technische Debatte darüber gibt, ob in einem Stück saniert werden soll. Die Schlussfolgerung, Tegel müsse länger geöffnet bleiben, ist jedoch falsch. Die Landesregierung betonte, dass für die Fragen der Nordbahnsanierung und der Nutzung der Südbahn ihrer Auffassung nach ein belastbares Konzept erforderlich ist. 131

Zu dem Eröffnungstermin wird die FBB in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat erst etwas sagen, wenn ein solcher belastbar ist. 132

1.2.5 Sachstand zur Ausschusssitzung am 17. Juni 2013

Die Geschäftsführung der FBB berichtete über die Umsetzung des Beschleunigungsprogramms. Die Bestandsaufnahme wurde kontinuierlich fortgesetzt. Wenn möglich wurden Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme unmittelbar in Maßnahmen auf der Baustelle umgesetzt.

¹²⁶ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 17.

¹²⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 18.

¹²⁸ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 18.

¹²⁹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 20; Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 22.

¹³⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 22.

¹³¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 21, 23; vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 23.

¹³² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 15.

Es hat sich gezeigt, so die FBB, dass erstens Baumängel beseitigt werden mussten, die in der Endphase vor dem Eröffnungstermin 3. Juni 2012 entstanden sind. Zweitens ging es um Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme standen. Die Entrauchungsanlage ist der kritische Bereich. Die FBB berichtete, dass sie sich mit der Firma Siemens und der Firma Bosch weitgehend einig war. Beide Firmen waren wieder auf der Baustelle aktiv. Die Geschäftsführung der FBB erklärte, sie hoffe, in den nächsten 4 bis 6 Wochen mit dem Management von Siemens zuverlässige Termine vereinbaren zu können, wann die Entrauchungsanlage soweit fortgeschritten ist, dass sie dem Ordnungsamt zur Genehmigung vorgelegt werden und die notwendigen Tests vom TÜV und von Brandschutzexperten beginnen könnten. Drittens ging es um die Fertigstellung von einzelnen Gewerken.

So waren die Parkhäuser wie vorgesehen in Betrieb genommen worden. Derzeit arbeitete man sich durch die zwölf Nebengebäude und durch den gesamten Flughafen. Es wäre eine verstärkte Tätigkeit im Gebäude festzustellen, diese reichte von einfachen Tätigkeiten, wie Malerei, bis hin zu den ganz normalen Fertigstellungstätigkeiten. ¹³³

Die Geschäftsführung der FBB erklärte, dass sie im Bereich der IT im ständigen Dialog mit ihrem Hauptauftragnehmer Alcatel-Lucent ist. Es gibt wöchentliche Fortschrittsbesprechungen. Die Geschäftsführung der FBB bekräftigte, dass man die nächsten Monate nutzen will, um ein Bild über diese Fertigstellungsgeschwindigkeit zu bekommen, um dann im Herbst eine zuverlässig Aussage machen zu können, wann der Flughafen in Betrieb gehen kann.¹³⁴

Die Geschäftsführung der FBB erklärte, dass es aus ihrer Sicht plausibel ist, fertiggestellte Bereiche in Betrieb zu nehmen. Der Pier Nord ist der einzige Pier, der auch von der Anlage und von dem Genehmigungsverfahren her als ein separater, in sich geschlossener Gebäudekomplex gilt. Die FBB hatte daher einen besonderen Prozess aufgesetzt, damit dieser Pier zu hundert Prozent fertig wird.

Die Geschäftsführung der FBB teilte mit, dass sie einen Antrag gestellt hat, die Südbahn in Betrieb zu nehmen. Hier sind zunächst die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und im zweiten Schritt die Zulassungsbehörden involviert. Aus Sicht der FBB ist klar, dass der BER nur mit zwei Landebahnen in Betrieb gehen kann.¹³⁶

Die Geschäftsführung der FBB erläuterte ferner, dass sie nach einer Brandschutzspezifikation aus dem Jahr 1996 arbeitet. Aktuelle Fragen müssen mit der Zulassungsbehörde und mit dem, der das System baut und am Ende fertig stellte, geklärt werden. 137

Die Landesregierung fügte zur Südbahn hinzu, dass das Genehmigungsverfahren für die Südbahn seinerzeit abgebrochen wurde, weil der Eröffnungstermin nicht einge-

31

¹³³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 13.

¹³⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 14.

¹³⁵ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 14 ff.

¹³⁶ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 16.

¹³⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 16.

halten werden konnte. Damals war man davon ausgegangen, dass der Flughafen Tegel nicht benutzt werden wird. In der Übergangszeit gibt es die Situation, dass es einen intakten Flughafen Tegel gibt und eine neue Flugroute von einer neuen Südbahn. Für diese Bearbeitung benötigt die Deutsche Flugsicherung und das Bundesaufsichtsamt für die Flugsicherung zwischen 10 und 14 Monate. 138

Sie erläuterte ferner, dass sie als Planfeststellungs- und Genehmigungsbehörde mit Schreiben vom 3. Juni 2013 den Antrag der Flughafengesellschaft zur Inbetriebnahme der Start- und Landebahn 0725L, die jetzt hier als Südbahn benannte Bahn, bekommen hat. Diesbezüglich gibt es aber noch Klärungsbedarf. 139

Die Geschäftsführung der FBB erklärte zur Nordbahn, dass es dazu eine Planvoruntersuchung gegeben hat. Auch hier besteht jedoch noch Klärungsbedarf. Sie schließt definitiv aus, dass es auf der Nordbahn Sicherheitsprobleme gibt. 140

Zum Bahnhof erklärte die Geschäftsführung der FBB, dass dieser fertiggestellt ist, aber erst in Betrieb genommen werden kann, wenn die Entrauchungsanlage ebenfalls funktionsfähig ist. Offen war, ob für den Abfertigungsbereich eine Sondergenehmigung ausgestellt wird. 141

Die Landesregierung bestätigte die Aussage von Herrn Mehdorn zum Bahnhof und bekräftigte, dass hier mehrere Behörden zusammenarbeiten müssen.¹⁴²

1.2.6 Sachstand zur Ausschusssitzung am 19. August 2013

In der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER berichtete die Landesregierung im Wesentlichen zur Teilinbetriebnahme (s. dazu unter Punkt 1.1.9). Weiter informierte sie darüber, dass die Bestandsaufnahme abgeschlossen ist. Die Ergebnisse würden ausgewertet und in die Gesamtkonzeption zur Inbetriebnahme des BER einfließen. Dieses wären die Aufgaben für die nächsten Wochen und Monaten. ¹⁴³ Abschließend berichtete die Geschäftsführung, dass das Konkurrenzkonzept des Technischen Geschäftsführers, Herrn Amann, nicht weiter verfolgt würde. ¹⁴⁴

¹³⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 18.

¹³⁹ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 19, 23, 25.

¹⁴⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 20, 24.

¹⁴¹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 20.

¹⁴² Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 21.

¹⁴³ vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 6.

¹⁴⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 20.

1.2.7 Sachstand zur Ausschusssitzung am 4. November 2013

Die Landesregierung berichtete, dass der Aufsichtsrat für die Erweiterung des BER-Netzwerkes BER-LAN einen Verpflichtungsrahmen von 10,65 Millionen Euro freigegeben hat. Es hätte sich herausgesellt, dass das bisherige Netz nicht ausreicht. Zudem hätten unter anderem die großen Airlines das Interesse geäußert, dieses BER-LAN auszubauen. 145

Die Geschäftsführung der FBB berichtete, dass sie in den kritischen Bereichen, dem Brandschutz und der Brandmelder, zunehmend schneller vorankämen.

Sie hat das Geschehen gemeinsam mit der Firma Siemens in einem sehr kooperativen Verhältnis intensiv analysiert. Man hat die Anlage in einzelne Segmente zerlegt, um sie so beherrschbar zu machen. Derzeit würde mit der Firma Siemens daran gearbeitet, den physischen Umbau in einzelne Teilmengen einzuordnen, auszuschreiben und anschließend die Beauftragung zu veranlassen. Weiterhin würde die übergeordnete IT-gestützte Brandschutzsteuerung, die sogenannte Matrix, neu programmiert und schrittweise auf die angepasste physisch geänderte Brandschutzanlage anpasst. Die FBB befasse sich damit, an bestimmten Stellen gemeinsam mit anderen Firmen und insbesondere mit der Firma Siemens, modellhaft einzelne Zonen fertigzustellen.¹⁴⁶

Die Geschäftsführung der FBB betonte, dass jeder einzelne Schritt sowie die Konzeption im Ganzen mit dem Bauordnungsamt abgestimmt würde. 147

Die Geschäftsführung der FBB berichtete über weitere anstehende Aufgaben. Dabei ging es um Restarbeiten sowie um Bereiche, wo mangelhaft gearbeitet wurde. Diese müssten die Baufirmen auf eigene Rechnung ausbessern. Einzelne Restarbeiten müssten noch beauftragt werden. Hierbei gab es eine Weile administrative Probleme. 148

Die Geschäftsführung der FBB ging davon aus, dass die Pavillons Ende des Jahres 2013 termingerecht fertig würden. Andere Bereiche wie Bahnhof, Parkhäuser, Frachthof waren bereits fertiggestellt. Die zehn Betriebsgebäude, die rund um den Flughafen angesiedelt sind, sollen im ersten Quartal des Jahres 2014 fertiggestellt werden, sodass sich die FBB vermehrt auf das Hauptgastterminal konzentrieren kann. Vorher müssen die Brandschutzanlage fertig gestellt sowie die Kabelkanalsanierung durchgeführt werden. Bezüglich der zeitlichen Umsetzung war die Geschäftsführung der FBB optimistisch. 149

¹⁴⁵ vgl. Staatssekretär Bretschneider, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 5

¹⁴⁶ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 16.

¹⁴⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 17.

¹⁴⁸ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 17.

¹⁴⁹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 17.

Die Geschäftsführung der FBB bekräftigte, dass der Flughafen am 3. Juni 2012 definitiv nicht in Betrieb gehen konnte. ¹⁵⁰ Zur Frage der Beleuchtung des Flughafens erklärte die Geschäftsführung der FBB GmbH, dass das Licht in den Piers aus arbeitssicherheitstechnischen Gründen brennen muss. ¹⁵¹ Zu den Auswirkungen des Testbetriebs am Pier Nord auf den gesamten Probebetrieb führte sie aus, dass es ein sogenanntes ORAT-Verfahren (Operational Readiness and Transfer) geben wird. Dieses ist luftfahrttechnisch von der Internationalen Flug-Transport-Vereinigung (International Air Transport Association - IATA) und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organization - ICAO) vorgeschrieben. Jeder Flughafen, der neu in Betrieb geht, muss bestimmte Prozeduren mit den Airlines, dem Bodenpersonal, der Feuerwehr etc. trainieren.

Der Testbetrieb am Pier Nord stünde damit aber nicht in Zusammenhang. Dieser solle vielmehr die Funktionalität der IT-Anlagen mit den Funktionsgebäuden und dem Personal sicherstellen. ¹⁵²

Zur Frage der Flugrouten erklärte die Landesregierung, dass diese für den BER feststehen. Sie stehen auch mit der Teileröffnung nicht zur Disposition, weil von der Nordbahn mit den vorhandenen Flugrouten geflogen werden kann. In diesem Zusammenhang entstehen Änderungen bei der Vorfeldnutzung, aber nicht bei den Flugrouten. 153

1.2.8 Sachstand zur Ausschusssitzung am 16. Dezember 2013

Die Landesregierung berichtete aus der Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 2013 in Motzen, dass die Aufsichtsratsmitglieder mit Verantwortlichen aus dem Sprintprogramm diskutiert hatten. Hierzu waren längere und informative Berichte zum Sprintprogramm im Allgemeinen, zum Brandschutz, zum Schallschutz und die Genehmigungsverfahren beim Bauordnungsamt vorgelegt worden. Dies wurde anhand von Musterflächen noch einmal plakativ dargestellt. Es wurde erläutert, dass es das Ziel der Flughafengesellschaft ist, Musterflächen im Flughafen zu identifizieren, beispielsweise in den Terminals oder in den Außenbereichen, um danach Systeme zu entwickeln, wie die Ingenieure auf der Erkenntnis der Musterflächen an die Rekonstruktion oder Reparatur anderer gleichartiger Flächen herangehen könnten. Die FBB berichtete, dass in diesem Bereich gute Fortschritte erzielt wurden.¹⁵⁴

Bezüglich eines neuen Termins für die Eröffnung des Flughafens wurde seitens der Landesregierung in der 8. Sitzung des Sonderausschusses mitgeteilt, dass die Geschäftsführung einen Termin nennen wird, wenn zu einem hohen Prozentsatz sicher ist, dass dieser Termin auch gehalten werden kann. Deshalb hat der Aufsichtsrat dies auch in der Sitzung am 13. Dezember 2013 nicht abschließend

¹⁵⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 18.

¹⁵¹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 21.

¹⁵² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 21f.

¹⁵³ vgl. Staatssekretär Bretschneider, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 22

¹⁵⁴ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 28.

beraten, aber der Aufsichtsrat hoffte, dass es Anfang März 2014 mehr Klarheit gibt. 155

Die Landesregierung erläuterte hierzu, dass nicht alles, was in Schönefeld gebaut wurde, regelgerecht geplant und insbesondere in der Bauausführung regelgerecht dokumentiert wurde. Deshalb war es auf Vorschlag der Ingenieure und der Praktiker, die sich nur mit Schönefeld beschäftigten, zu diesem Modell gekommen.¹⁵⁶

1.2.9 Sachstand zur Ausschusssitzung am 13. Januar 2014

Die Geschäftsführung der FBB informierte allgemein, dass die Arbeiten am Flughafen auch über Weihnachten und Neujahr vorangegangen sind. Man befand sich im Plan und die anstehenden Bereiche wurden abgearbeitet. Im Einzelnen führte sie aus, dass in den Flughafen ein hochkomplexes IT-System eingebaut wurde, welches zum Zeitpunkt des Einbaus Kriterien aufwies, die inzwischen nicht mehr zu dem erwarteten Betrieb passen. Der Flughafen ist wesentlich größer geworden. Das bestehende IT-Bussystem, das zwei Kreise im Flughafen umfasst, musste erweitert werden, um dessen Kapazität zu erhöhen. Die Anzahl der Überwachungskameras und der Kundenanschlüsse war gestiegen. Hierzu war im Aufsichtsrat ein Antrag gestellt worden, um die veränderte Spezifikation im Flughafen und die IT-Anlage auf einen Stand zu bringen, der dann den Gesamtbetrieb erlaubt. Ursprünglich war es ein IT-System, auf das nur der Flughafen Zugriff gehabt hätte. Inzwischen war das System geöffnet worden, sodass sich alle Kunden einloggen können. Dazu waren zusätzliche Firewalls erforderlich. Das und die Finanzierung war Inhalt des Antrages an den Aufsichtsrat, den dieser im Dezember 2013 genehmigt hat. Der BER-Lan befand sich in der Errichtung in der letzten Aufbauphase. Die FBB ging davon aus, dass es im April 2014 eingeschaltet werden kann. 157

Die FBB informierte, dass es nicht einen Bauplan, sondern viele gibt. Bei den komplizierten Gewerken sind Pläne erforderlich, bei einfachen nicht. Die FBB war zum Zeitpunkt der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014 mit den Ablaufplänen bei der Kabelsanierung befasst. Dabei handelte es sich um eine Vorbereitung der Arbeiten. Die Einzelpläne sind sehr detailliert.¹⁵⁸

Im Zusammenhang mit der Kabelsanierung informierte sie, dass im Hinblick auf die Einhaltung des Eröffnungstermins im Juni 2012 ein hoher Druck bestand. Im Nachhinein wurde festgestellt, dass die Baureihenfolge nicht eingehalten wurde. Der Brandschutz ist bei einem so großen Gebäude ein wichtiger Punkt. Die Kabel für die Sprinkleranlage müssen sich immer ganz oben befinden und alle weiteren darunter. Aufgrund des damaligen Drucks waren die Kabel der Sprinkleranlage nicht, aber die anderen Sachen eingebaut worden und danach erst der Lüftungskanal und

¹⁵⁵ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 30,31.

¹⁵⁶ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 38.

¹⁵⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 4.

¹⁵⁸ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 12.

dann erst die Kabel der Sprinkleranlage. Daher musste die Reihenfolge des Einbaus korrigiert werden.

Die FBB wies darauf hin, dass der Flughafen inzwischen sehr gewachsen ist. Ursprünglich war er für 17 Millionen Passagiere geplant. Inzwischen wurde er erweitert. Dieser größere Flughafen hat mehr Kabel, sodass die ursprünglich geplanten Kabelkanäle überfrachtet sind. In der damaligen Eile sind zum Beispiel Starkstromkabel zusammen mit Schwachstromkabel verlegt worden. Diese entwickelten Induktionsströme. Daher mussten diese Kabel getrennt und neu sortiert werden sowie in neue Kabelkanäle gelegt werden. Diese Arbeiten fanden zu diesem Zeitpunkt zwischen zwei Decken statt und der Bereich war schwer zugänglich. Daher konnten hier auch nicht mehr Mitarbeiter eingesetzt werden, um die Arbeiten

schneller zu erledigen. 159

Die FBB bestätigte. Siemens dass die Firma ihre Tätiakeit bei der Entrauchungsanlage wieder aufgenommen hat. Es hatte auch wegen der Entflechtung und der Arbeitsteilung einige Verwirrungen gegeben. Aus Sicht der FBB wäre es besser gewesen, einen Generalunternehmer mit dem Brandschutz und der Entrauchungsanlage zu beauftragen. Aber das Baurecht schreibt vor, die Errichtung dieser Anlage von mehreren Firmen ausführen zu lassen. Die entstandenen Probleme waren auf die mangelnde Koordinierung zurückzuführen. Es gab eine Einigung mit der Firma Siemens. Diese hatte vorausgesetzt, dass die FBB der Firma Siemens beschreibt, was sie erwartet. Die dazu benötigte Planung musste aus vergaberechtlichen Gründen europaweit ausgeschrieben werden, was für den Flughafen, der schnell fertig werden soll, aus Sicht der FBB hinderlich ist. Die Vergabe sollte Ende Januar erfolgen. Die Firma Siemens führte aber bereits vorbereitende Arbeiten aus. Mit ihr wurden auch Definitionen geklärt. Es wurde erwartet, dass mit der Firma Siemens und den anderen beteiligten Firmen die Vorbereitungen zügig abgeschlossen und schrittweise die eigentlichen Arbeiten aufgenommen werden können. Die zentrale Aufgabe der Firma Siemens würde dann die völlige Neuprogrammierung der Steuerungsmatrix sein. Dies ist das Herzstück der Entrauchungsanlage. Die Arbeiten würden unter anderem die Öffnung der Klappen, die Messung der Windrichtung, um die richtigen Klappen zu öffnen und die Steuerung der Öffnung der richtigen Türen umfassen. Mit diesen Arbeiten sollte noch im ersten Quartal 2014 begonnen werden. Inzwischen gab es eine gute Zusammenarbeit mit der Firma Siemens AG, was nicht immer so gewesen ist. 160

Die FBB führte zum Eröffnungstermin aus, dass es einen internen Terminplan bzw. ein komplexes Terminplansystem gab, welches mehrere Detaillierungsstufen umfasst. Anders können große Baustellen nicht betrieben werden. Bei dieser Planung gibt es natürlich immer wieder Probleme. Die Termintreue verschiedener Unternehmen war ein Problem. Die FBB setzte sich täglich mit terminkritischen Problemen auseinander. Der interne Terminplan war noch mit Unsicherheiten behaftet, sodass er noch nicht nach außen kommuniziert werden konnte. Die FBB bekräftigte, dass sie erst dann einen Eröffnungstermin nennen wird, wenn diese

¹⁵⁹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 5, 6, 7.

¹⁶⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 10.

Unsicherheiten beseitigt sind. 161 Auch die Landesregierung war der Auffassung, dass ein Termin für die Eröffnung des Flughafens erst genannt werden soll, wenn zu 99,9 Prozent sicher ist, dass dieser auch eingehalten werden kann, denn nichts hat dem Projekt und der Region Berlin-Brandenburg mehr geschadet, als Termine, die nicht eingehalten werden konnten. 162 Die FBB präzisierte ihre Aussage dahingehend, dass der interne Terminplan von einem Bauende im IV. Quartal des Jahres 2014 ausging. Der Flughafen wird dann aber noch nicht fertig sein. Dann muss über die noch erforderlichen Änderungen und aufzuarbeitenden Fehler Klarheit herrschen. Danach wird eine Testphase beginnen und die Behörden und Airlines würden einziehen. Diese Phasen waren derzeit noch nicht im Detail geplant. Daher konnte zum Zeitpunkt der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014 noch kein Inbetriebnahmetermin genannt werden. Die FBB ging davon aus, dass sich diese Unsicherheiten im Laufe des Jahres klären werden und ein Termin öffentlich kommuniziert werden kann. 163

Die Landesregierung berichtete, dass der Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald, Herr Loge, der Auffassung war, dass sich die Zusammenarbeit mit der FBB deutlich verbessert hatte. Dies betraf die eingereichten Unterlagen für die Bauanträge in qualitativer Hinsicht.¹⁶⁴

1.3 Finanzielle Situation der FBB

1.3.1 Sachstand zur Ausschusssitzung am 14. Februar 2013

In der 1. Sitzung des Sonderausschusses am 14. Februar 2013 berichtete die Landesregierung zunächst allgemein im Rahmen des Tagesordnungspunktes "Bericht der Landesregierung über die außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 13. Februar 2013", dass das Unternehmen einen Wirtschaftsplan 2013 und eine Liquiditätsplanung hat. Es verfügt zudem über Mittel, welche die Gesellschafter zur Verfügung stellen und wofür es einen Private Investor Test gegeben hat. Falls die bis zur Inbetriebnahme notwendigen Mittel über das bislang geplante Volumen hinausgehen würden, seien möglicherweise neue Mittel zur Verfügung zu stellen. Um zu wissen, wie hoch der gesamte finanzielle Aufwand ist, muss der Inbetriebnahmetermin bekannt sein. Nach einer rein betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise musste nun geschaut werden, in welcher Reihenfolge vorgegangen wird, damit der Flughafen den Betrieb aufnehmen und erhöhte Einnahmen generieren kann. Aus einer betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise folgt ebenfalls, dass man verpflichtet ist, rechtskonform für Mittelgenerierungen zu sorgen. Bevor über weitere Investitionen, die den möglicherweise bislang genehmigten Rahmen überschreiten, entschieden

¹⁶¹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 9.

¹⁶² Ministerpräsident Dr. Woidke, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 13.

¹⁶³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 9.

¹⁶⁴ Ministerpräsident Dr. Woidke, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 13.

wird, müsste geklärt werden, ob die Gesellschafter weitere Mittel zur Verfügung stellen wollen. 165

Weiter wurde berichtet, dass der Private Investor Test auf der Basis der Fragestellung gemacht wurde, welche unvorhergesehenen Ereignisse dazu geführt haben, dass es zu der Verschiebung kam. Welche Ereignisse unvorhergesehen sind, ist vorher rechtlich zu klären, damit man sich nicht in ein Hauptsacheverfahren über eine Beihilfe begibt. Denn ein Beihilfeverfahren dauert, anders als ein Private Investor Test, mehr als anderthalb bis zwei Jahre, da es aufgrund unterschiedlich zu stellender Anträge auch unterschiedliche Laufzeiten gibt. Dann könnten der Gesellschaft die für die Inbetriebnahme nötigen Mittel gegebenenfalls nicht zugeführt werden. De ein weiterer Private Investor Test erforderlich und sinnvoll wird, war zum Zeitpunkt der Ausschusssitzung nicht absehbar. Unmittelbar nach Bekanntgabe des erneuten Verschiebungstermins wurden Fachgespräche von Vertretern des Bundes und des Landes in Brüssel geführt. Zum Zeitpunkt der Sitzung wurde aber kein weiterer Gesprächsbedarf in Brüssel gesehen. Falls erforderlich, würden die Gespräche wieder aufgegriffen, so die Landesregierung.

Zur genaueren Finanzlage der FBB führte die Landesregierung aus, dass die Flughafengesellschaft ursprünglich von den Gesellschaftern Liquidität in Höhe von insgesamt 1,2 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt bekommen hat. Auf das Land Brandenburg als 37%igem Gesellschafter entfielen 444 Millionen Euro. Diese Mittel waren im Haushalt 2013/2014 des Landes Brandenburg "jahresscheiblich" aufgeteilt worden. Von allen Gesellschaftern zusammen standen - als Jahresscheibe 2013 - 895 Millionen Euro zur Verfügung. 37 % davon waren im Haushalt des Landes Brandenburg vorgesehen. Im Haushaltsplan des Landes Brandenburg für das Jahr 2013 waren daher Kapitalzuführungen in Höhe von 331,15 Millionen Euro vorgesehen. Im Haushaltsplan für das Jahr 2014 liegen sie bei einer Höhe von 112,95 Millionen Euro. Höhe von 12,95 Millionen Euro. Euro vorgesehen. Bestandteilen die notwendige Gesellschafterfinanzierung im Jahr 2013 zu erfolgen hat - aus einer Nettokreditaufnahme speziell für den Flughafen und einer Entnahme aus den Rücklagen. Für das Jahr 2014 war keine Nettokreditaufnahme für den Flughafen geplant.

Der Haushaltsgesetzgeber hat aber nicht vorgeschrieben, zu welchen Zeitpunkten dieses Geld zur Verfügung gestellt werden darf. Das entscheidet sich anhand des Bedarfs der Gesellschaft. Die Gesellschaft muss gegebenenfalls Finanzierungsbedarf darlegen und dann einen entsprechenden Antrag stellen. Nachdem die Plausibi-

¹⁶⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 18.

¹⁶⁶ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 18, 19, 40.

¹⁶⁷ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 19, 21, 40.

¹⁶⁸ Vgl. Wirtschaftsminister Christoffers, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 40.

¹⁶⁹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 22, 42.

¹⁷⁰ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 44.

¹⁷¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 42.

¹⁷² Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 22.

lität dann durch den Finanz- und Prüfungsausschuss überprüft ist, überweisen die Gesellschafter die Mittel. 173

Weiter wurde in der 1. Sitzung am 14. Februar 2013 berichtet, dass die Jahresscheiben zu verändern sind, falls sich im Laufe der Zeit herausstellt, dass sich ausgabeseitig oder einnahmeseitig etwas positiv oder negativ verändert. Das würde dann zu einem Nachtragshaushalt führen. In Anbetracht der neuen vorgelegten Liquiditätsplanung erschien die Wahrscheinlichkeit hoch, dass die im Haushalt für das Jahr 2013 eingestellten Mittel in diesem Volumen nicht benötigt werden. In dem Moment, in dem die Höhe des Gesamtfinanzbedarfs feststeht, ist der Nachtragshaushalt vorzulegen.

Das ist selbst dann der Fall, wenn die Jahresscheibe 2014 ohne neue - zusätzliche - Mittel verändert würde. Der Liquiditätsplan zeigte aber, dass die Liquidität gegeben ist. ¹⁷⁴,

Die Anforderung der FBB für Januar 2013 lautete ursprünglich, 325 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen.¹⁷⁵ Die Mitglieder des Finanz- und Prüfungsausschusses kontrollierten diese Anforderung. Sie kamen zu der Auffassung, dass dieser Bedarf nicht bestand, da durch die Verschiebung der Eröffnung die Notwendigkeit in dieser Höhe nicht mehr vorhanden war.¹⁷⁶ Die Bereitstellung wurde an den neuen Bedarf angepasst. Die Gesellschafter kamen daher übereinstimmend - im Einklang mit der FBB - zu der Auffassung, dass die ursprünglich vorgesehene erste Rate für Januar 2013, nachdem die Verschiebung bekannt wurde, nicht mehr notwendig ist.¹⁷⁷ Deswegen haben sie die Anforderung von 325 Millionen Euro auf 192 Millionen Euro summarisch reduziert. Der Landesanteil von 37 % entsprach 71 Millionen Euro.¹⁷⁸ Der neue Liquiditätsplan berücksichtigte auch, dass die für die Monate Februar, März und April 2013 eingeplanten Liquiditätsbedarfe in diesem Volumen nicht eintreten würden.¹⁷⁹

Weiter berichtete die Landesregierung in der Sitzung am 14. Februar 2013, dass der Finanzausschuss als Gremium des Aufsichtsrates bezüglich der Bereitstellung der Liquidität ein neues Verfahren eingeführt hat. Die Basis bildet nicht mehr die Gesamtsumme entsprechend der alten Vorausschau, die vor der Verschiebung der Eröffnung erstellt wurde. Vielmehr gibt es jetzt ein Berichtssystem, das sich aus den notwendigen, realistischen Bedarfen - bei Gegenrechnung der Einnahmen - definiert. Kontinuierlich wird der Eingang der Rechnungen geprüft und überprüft, wie viele Rechnungen noch aus dem "Altbestand" stammen. Es wird festgelegt, was davon in

¹⁷³ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 42.

¹⁷⁴ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 22.

¹⁷⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 22, 44.

¹⁷⁶ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 44.

¹⁷⁷ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 23.

¹⁷⁸ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 44

¹⁷⁹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 23.

¹⁸⁰ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 22.

welcher Höhe bezahlt wird, denn es gingen weiterhin Nachtragsrechnungen ein. Aus dem laufenden Geschäftsbetrieb müssen das Personal, das Material und notwendigerweise neue Planungen bezahlt werden.¹⁸¹ Wenn die Flughafengesellschaft alle Altfälle abgearbeitet hat, wird es auch in diesem Bereich möglicherweise zu Auseinandersetzungen kommen, weil nicht jeder Nachtrag in dem in Rechnung gestellten Umfang anerkannt wird.¹⁸²

Aus dem Anteil Brandenburgs in Höhe von 71 Millionen Euro wurden Forderungen beglichen, die Baufirmen aufgrund von bereits erbrachten Leistungen vorgelegt hatten, so die Geschäftsführung der FBB. Auch wurden Beträge für den Schallschutz verwendet. Diese sind im fortlaufenden Jahr angestiegen. Ferner wurden operationelle Ausgaben getätigt. Weiter bestätigte die Geschäftsführung der FBB, dass es jetzt einen anderen Mittelabfluss gibt, sodass die geplanten Mittel im Februar, März oder April 2013 in dem Umfang nicht mehr erforderlich waren. Aus einem geringeren Bedarf würden die Verpflichtungen aus vorangegangenen, bereits erbrachten Leistungen und sonstigen Verpflichtungen oder Rechnungen aus dem Planungs- und Baugeschäft beglichen.

1.3.2 Sachstand zur Ausschusssitzung am 11. März 2013

In der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013 berichtete die Geschäftsführung der FBB, dass Mittelabflüsse, die insbesondere für das Investment des Flughafens BER geplant gewesen waren, natürlich revidiert werden mussten. ¹⁸⁴ Denn die Zielstellung "Eröffnung am 27.10.2013" war nicht weiter maßgeblich. Die neue Kostenprognose musste an die neue Zeitschiene angepasst werden. Es wurden auch Minderkosten aufgrund der aktuellen Nachtragsverhandlungen identifiziert. Eine neue Kostenprognose und damit eine valide Liquiditätsplanung soll zu der Aufsichtsratssitzung am 12. April 2013 vorgelegt werden.

Weiter berichtete die Landesregierung, dass Liquidität weiterhin ausreichend vorhanden ist. An der bisherigen Liquiditätsplanung bis Mai 2013 hat sich nichts geändert. Die Planung wurde weiter fortgeschrieben, und die monatlichen Berichte werden immer vorgelegt. Die FBB hat bisher keine weitere Liquiditätsanforderung gestellt. Be

Die Geschäftsführung der FBB ergänzte, dass - wie bereits bei der letzten Verschiebung - zwischen operativen Mehrkosten und baubedingten zeitlichen Mehrkosten zu unterscheiden ist. Die operativen Mehrkosten würden ungefähr in dem Bereich verbleiben wie zuvor. Es handelte sich um 15 Millionen Euro für das operative Geschäft.

¹⁸¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 23.

¹⁸² Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 39.

¹⁸³ Vgl. Herr Amann, Technischer Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 43.

¹⁸⁴ Vgl. Herr Amann, Technischer Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 18.

¹⁸⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 18.

¹⁸⁶ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 18.

Die Errechnung der anderen Kosten dauert noch an, sodass noch keine endgültige Zahl genannt werden konnte. Zu der Aufsichtsratssitzung im April 2013 sollten die Zahlen dann vorliegen. Die bauzeitlichen Mehrkosten würden voraussichtlich geringfügig höher ausfallen, weil höhere Wartungsaufwände vorliegen und mehrere Anlagen fertiggestellt sind, die nun in eine Betriebswartung gehen müssen. 187

1.3.3 Sachstand zur Ausschusssitzung am 15. April 2013

Es wurde in der 3. Sitzung des Sonderausschusses am 15. April 2013 berichtet, dass der Kapitalbedarf der GmbH für die Jahresscheibe 2013 fortgeschrieben wurde. 188 Der bisher vorgesehene Finanzbedarf hatte bei 895 Millionen Euro gelegen. Nunmehr wurden für das Jahr 2013 insgesamt lediglich 650 Millionen Euro erwartet. Hinsichtlich der Liquidität hatte die FBB entsprechend bis zum Jahresende 2013 diese Mittelabflüsse auf monatlicher Basis geplant. Auf diese Art und Weise konnte sichergestellt werden, dass sowohl das operative Geschäft als auch die baulichen Aktivitäten so fortgeführt werden können unter der Voraussetzung, dass eine Kapitalzuführung in Höhe von insgesamt 650 Millionen Euro erfolgt. Bis zum 15. April 2013 sind 192 Millionen Euro abgeflossen. 189 Auch wenn von einer insgesamt reduzierten Summe von 650 Millionen Euro ausgegangen wurde, würde es keine Kürzungen beim Schallschutz geben. Der Geschäftsbericht für dass Jahr 2012 sollte in der Sitzung des Aufsichtsrates im Juni 2013 vorgestellt werden.

1.3.4 Sachstand zur Ausschusssitzung am 15. Mai 2013

Die Landesregierung unterrichtete in der 4. Sitzung am 15. Mai 2013 die Mitglieder des Sonderausschusses BER darüber, dass es zu den in der Sonderausschusssitzung am 15. April 2013 berichteten Ergebnissen keinen neuen Stand zu der finanziellen Situation gibt. Der aktualisierte Wirtschaftsplan sah für 2013 aufgrund der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins eine Gesellschafterzuführung für das Jahr 2013 in Höhe von 650 Millionen Euro vor. Verglichen mit dem Planungsstand von 2012 - als noch 895 Millionen Euro vorgesehen gewesen waren - ergab dies eine Minimierung. Die Liquidität der Flughafengesellschaft ist weiterhin gewährleistet, hängt aber von den Zuführungen der Gesellschafter ab. Es gilt die Vereinbarung, dass die Gesellschaft für weitere Zuführungen entsprechende Anträge stellen muss. Für das Land Brandenburg bedeutet dies, dass sich die anteilige Finanzierung für die FBB im Jahr 2013 von 331 Millionen Euro auf 240,5 Millionen Euro reduziert hat. Die erste Tranche von fast 71 Millionen Euro hatte das Land Brandenburg im Januar 2013 überwiesen. 190

¹⁸⁷ Vgl. Herr Amann, Technischer Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 19.

¹⁸⁸ Vgl. Herr Hörmann, FBB - Finanzen, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 13.

¹⁸⁹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 13.

¹⁹⁰ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 24, 25.

Weiter erläuterte die Landesregierung, dass ein Gesamtkonzept aufgestellt werden muss. Bestandteil des Gesamtkonzeptes ist auch das Finanzierungskonzept. ¹⁹¹ Der Inbetriebnahmetermin und die Höhe der Kosten bis zur Inbetriebnahme müssen dafür bekannt sein. Der beschlossene Doppelhaushalt 2013/2014 für das Land Brandenburg hat insoweit Minderausgaben zu verzeichnen. Wenn die Mittel nicht reichten, müsste der Haushalt 2014 haushalterisch neu aufgestellt werden, und das Parlament müsste dem zustimmen. Möglich ist eine reine Verschiebung der Mittel in den Jahresscheiben, weil die Gesamtmittel für die beiden Jahresscheiben 1,2 Milliarden Euro betragen werden. Falls sich aus dem Gesamtkonzept eventuell Mehrbedarfe ergeben sollten, dann gehört in das Gesamtkonzept, ob sich die zusätzlichen Mittel möglichenfalls mit einem Bankkredit beschaffen lassen. ¹⁹²

Zudem gibt es Ausgabenbeschränkungen, die im Wirtschaftsplan oder in der Gewinn- und Verlustrechnung vorgesehen sind. Es muss auch darüber nachgedacht werden, die Ausgaben zu minimieren oder die Einnahmen zu erhöhen. Dies kann auf die unterschiedlichste Art erfolgen. Aus dem Gesamtkonzept würde sich dann die konkrete Untermauerung für einen Nachtragshaushalt ergeben. Für das Jahr 2013 würden aber nicht mehr Mittel benötigt.

Ergänzend berichtete die Landesregierung, dass in der Summe von 1,2 Milliarden Euro auch Mittel für den Schallschutz vorgesehen sind. Zudem wurden in diese Summe auch Risiken eingerechnet, die wahrscheinlich nicht eintreten werden. Firmen haben Rechnungen zu Nachträgen eingereicht. Richtigerweise prüft die Geschäftsführung nun zunächst, ob die Forderungen berechtigt sind. Die Firmen erhalten das Geld für die ausgeführten Aufträge, nicht aber für die nicht durchgeführten Aufträge. Zu diesem Zeitpunkt würden die Nachträge angesehen. Da der Termin nach hinten verschoben wurde, waren die damals debattierten Beschleunigungsmaßnahmen nicht mehr notwendig. Wegen der Terminverschiebung mussten die 250 Millionen Euro für die Beschleunigungsmaßnahmen nicht an die Firmen gezahlt werden. 193

Die FBB ergänzte, dass der Geschäftsbericht mit der Bilanz und der genauen Gewinn- und Verlustrechnung für 2012 erst im Juni 2013 vorgelegt wird und nicht - wie ursprünglich geplant – zu der Aufsichtsratssitzung im April 2013. Dies hatte verschiedene Gründe. 194

1.3.5 Sachstand zur Ausschusssitzung am 17. Juni 2013

Die Landesregierung berichtete in der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, dass die Finanzierung weiterhin ausreichend ist. Die Gesellschaft hatte im Januar 2013 eine Liquiditätszuführung beantragt, die auch genehmigt wurde. Zwischen Bilanz und Liquidität gibt es immer einen Unterschied. Daher war die

¹⁹¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 25.

¹⁹² Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 24.

¹⁹³ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 25.

¹⁹⁴ Vgl. Herr Hörmann, FBB - Finanzen, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 27.

nächste vorgesehene Zuführung voraussichtlich für August/September 2013 geplant und würde dann von der Flughafengesellschaft beantragt. 195

Weiter wurde nochmals versichert, dass es einen Liquiditätsplan gibt. Wie bereits in den letzten Sitzungen berichtet wurde, hatten die Gesellschafter die Genehmigung, der Gesellschaft eine Liquidität in Höhe von bis zu 1,2 Milliarden Euro zuzuführen. Diese Liquidität ist in Monatsraten und Jahresscheiben aufgeteilt.

Dabei handelt es sich unbestritten um Steuergeld. Die Mittel waren im Haushalt vorgesehen. Im Haushaltsplan 2013 gab es zwei unterschiedliche Haushaltsstellen. Eine Haushaltsstelle betraf eine Nettokreditermächtigung in Höhe von 130 Millionen Euro für die Zuführung der notwendigen Mittel an die Gesellschaft. Eine zweite stellte die Ermächtigung dar, 90 Millionen Euro aus der Rücklage zu entnehmen. Damit war das Geld haushalterisch vorgesehen und auch für das Jahr 2014 liegt eine Ausgabenermächtigung vor. Wenn die Gesellschaft im Zuge der weiteren Entwicklung feststellt, dass die im Liquiditätsplan ursprünglich vorgesehenen Mittel für die notwendige Liquidität nicht gebraucht werden, weil die Gesellschaft zu viel Liquiditätsvermögen hat, sodass sie dann keine neue Mittelzuführung braucht, erfolgen keine neuen Zuflüsse.

Es wurde auch vereinbart, dass in dem Moment, in dem die Gesellschaft Liquiditätszuflüsse benötigt, sie diese bis zur maximalen Höhe der im Liquiditätsplan vorgesehenen Mittel abrufen darf. Zum Zeitpunkt der Ausschusssitzung hatte die Gesellschaft nach dem ersten Abruf keinen weiteren Abruf getätigt. Der erste Abruf wurde nochmals minimiert, weil die Notwendigkeit in dieser Größenordnung nicht bestand.

Zudem wurde in der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER der Jahresbericht 2012 der FBB vorgestellt. Die FBB wirtschaftete in ihrem Kerngeschäft positiv, und auch die Umsatzerlöse steigerten sich. Die Veränderung ins Negative und die Verschlechterung des Jahresergebnisses waren keine Überraschungen. Die Mehrkosten waren der Verschiebung geschuldet. Bis Mai 2012 hatte es eine erhöhte und ab Mai 2012 kaum noch Bautätigkeit gegeben. Das hat sich auf das Ergebnis und auf das Delta zu der ursprünglichen Planung ausgewirkt. Im Jahr 2011 war es anders geplant gewesen, als es dann im Jahr 2012 eingetreten ist. Die FBB tätigte aber noch keine Aussage für das Jahr 2013. 197

Ergänzend wurde berichtet, dass durch den Leerstandsbetrieb etc. Mehrkosten in Höhe von 20 Millionen Euro entstanden sind. Die entgangenen Einnahmen beliefen sich zu diesem Zeitpunkt auf circa 15 bis 16 Millionen Euro. Denn die Gebühren an den Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) sind deutlich niedriger als die Einnahmen, die im neuen Flughafen BER möglich gewesen wären.¹⁹⁸

Im Hinblick auf die Frage der Abschreibungen erklärte die Landesregierung, dass auch im Jahr 2013 gebaut wurde und Bauwerke fertiggestellt wurden. Wenn diese

¹⁹⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 9.

¹⁹⁶ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 11.

¹⁹⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 31.

¹⁹⁸ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 32.

abgenommen und Rechnungen bezahlt worden sind, musste dafür auch die Abschreibung eingestellt werden. Im Jahr 2012 wurde zum Jahresbeginn sehr viel gebaut. In dem Moment, in dem das gesamte Gebäude fertiggestellt und übernommen wird, wird die Absetzung für Abnutzung (AfA) deutlich ansteigen. Aber im Gegenzug werden sich die Einnahmen erhöhen. Die Abschreibung muss durch die Mehreinnahmen erwirtschaftet werden. Bilanziell ist eindeutig, dass es sich, je mehr AfA es gibt, umso ungünstiger im Wirtschaftsplan auswirkt, insbesondere, solange der Flughafen noch nicht in Betrieb ist und damit keine Mehreinnahmen akquirieren kann. ¹⁹⁹

Das bedeutet, dass sich die Gewinnzone möglicherweise nach hinten verschieben wird. Die FBB hat zum einen Mindereinnahmen, weil die Entgelte geringer sind, und zum anderen hat sie mehr Ausgaben durch die Wartungskosten. Die Mindereinnahmen verringern sich umso mehr, je schneller der Flughafen in Betrieb geht. Deswegen muss dem alles andere untergeordnet werden.

Entgelte in voller Höhe können erst ab der Eröffnung des Flughafens BER genommen werden. Eine eventuelle Teilnutzung erfolgt zu den Konditionen des Flughafens Schönefeld (alt).²⁰⁰

1.3.6 Sachstand zur Ausschusssitzung am 19. August 2013

In der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013 führte die Landesregierung aus, dass aus derzeitiger Sicht für das Jahr 2013 insgesamt ein Liquiditätsbedarf von 450 Millionen Euro einschließlich der schon gezahlten Summen besteht. Daraus konnte abgeleitet werden, dass sich für den ursprünglich geplanten Brandenburger Anteil in Höhe von rund 331 Millionen Euro im Jahre 2013 und für rund 13 Millionen Euro im Jahre 2014 eine Verschiebung ergibt. Im Jahr 2013 mussten noch etwa insgesamt 166,5 Millionen Euro einschließlich der schon gezahlten Marge von circa 70 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden. Im Jahr 2014 sind es dann 277 bis 278 Millionen Euro. Drei Gründe führten zu dieser Minimierung: Zum einen hatte die FBB mehr Erträge erwirtschaftet, als ursprünglich erwartet. Auch fielen die Investitionsausgaben geringer aus. Auch wurde der Kassenbestand am Jahresende auf eine Größenordnung festgeschrieben, die bisher als monatlicher Kassenbestand immer ausreichend war. So hat sich für alle Gesellschafter zusammen die Minimierung von 650 Millionen Euro auf 450 Millionen Euro ergeben.²⁰¹

Weiter berichtete die Landesregierung, dass sich aus der Bestandsaufnahme ergibt, bis zu welchen Zeitpunkten welche Tätigkeiten zu welchen Kosten noch getätigt werden müssen, damit der Flughafen in Betrieb geht. Dann muss geschaut werden, ob die Gesellschaft das teilweise aus Eigenmitteln erwirtschaften kann, ob sie nochmals ein Gesellschafterdarlehen beantragt oder ob sie notfalls einen Bankkredit in Anspruch nehmen muss. Ein solcher kostet wieder Zinsen. Für das Eigenkapital müsste

²⁰⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 34.

¹⁹⁹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 33.

²⁰¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 20.

die FBB nichts bezahlen, aber für ein Darlehen an die Gesellschafter müsste auch gezahlt werden.²⁰²

Erst wenn die gesamten Kosten vorliegen, kann alles detailliert errechnet werden. Falls dann die Möglichkeiten - Eigenkapital der Gesellschaft oder Bankdarlehen - nicht ausreichen und falls sich die Gesellschaft an die Gesellschafter wendet, müsste ein neuer Privat Investor Test gemacht werden. Wenn dieser dann vorliegt, sei die Summe bekannt, die möglicherweise noch einmal zusätzlich in spätere Haushalte eingestellt werden muss. Zu dem Zeitpunkt der Sitzung konnte hierzu aber noch keine nähere Aussage getroffen werden. ²⁰³

Nach Auskunft der FBB kostet jeder Monat Verzögerung nach einer ersten Kostenabschätzung rund 35 Millionen Euro.²⁰⁴

1.3.7 Sachstand zur Ausschusssitzung am 4. November 2013

Im Rahmen des Tagesordnungspunktes zu dem Bericht über die letzte Aufsichtsratssitzung berichtete die Landesregierung in der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, dass die Gesellschafter der Gesellschaft zugesagt haben, in den Jahren 2013 und 2014 ein maximales zusätzliches Volumen zur Verfügung zu stellen. Es handelt sich dabei explizit um ein "zusätzliches Volumen", weil auch aus dem Altkredit Mittel zur Verfügung stehen. Die Gesellschaft machte im operativen Geschäft Gewinne. ²⁰⁵

Ursprünglich hatte die Flughafengesellschaft gebeten, für das Jahr 2013 insgesamt 895 Millionen Euro von allen Gesellschaftern zur Verfügung gestellt zu bekommen. Dies wurde auf 450 Millionen Euro reduziert. Als die Reduktion vorgenommen wurde, hat das Land Brandenburg die Mittelzuführung für die Jahre 2013 und 2014 entsprechend der veränderten jahresscheiblichen Aufteilung vorgenommen. Mittlerweile gab es eine nochmalige Überprüfung seitens der Flughafengesellschaft. Demnach wurden die 450 Millionen Euro von allen Gesellschaftern im Jahr 2013 nicht benötigt. Demzufolge sollte es nochmals eine Anpassung im Zuge eines Nachtragshaushaltes für das Land Brandenburg geben. Die zum Zeitpunkt der Ausschusssitzung von der Flughafengesellschaft benannte Zahl belief sich auf 290 Millionen Euro.

Die Gesellschafter hatten der FBB bis dahin insgesamt 242,1 Millionen Euro zugeführt. Brandenburg steuerte entsprechend seinem Anteil rund 80,6 Millionen Euro bei. Es gibt die Festlegung zwischen der FBB und den Gesellschaftern, dass die FBB bei Unterschreitung der Liquidität in einer bestimmten Höhe weitere Mittelanforderungen stellen kann. Wenn Mittelabrufe in der Vergangenheit geplant wurden, wurde überprüft, ob die Notwendigkeit bestand und ob das Level der Liquidität unterschritten wurde. So würde es auch bei dem letzten Abruf sein, wenn dieser im Dezember

²⁰² Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 21.

²⁰³ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 22.

²⁰⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 19.

²⁰⁵ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 13.

oder im November 2013 erfolgt. Dann würde wieder überprüft, ob die vorher zugeführten Gesellschaftermittel bereits ausgegeben wurden.

Zu der Bilanz wurde in der Sitzung ausgeführt, dass der EBITDA positiv ist. Eine Bilanz enthält aber weitere Bestandteile, beispielweise die Fertigstellung zusätzlicher Gebäude. Sie sind in einer Bilanz als Abschreibung auszuweisen, sodass ein bilanzieller Verlust entstehen kann. Im Übrigen sind auch Nachträge zu bearbeiten. Das sind Kosten, die aus der Fertigstellung des Flughafens resultieren, aber nicht die Flughäfen Tegel und Schönefeld betreffen. Deswegen kann aus der Aussage, dass es einen monatlichen positiven EBITDA bis Januar 2014 gibt, keine Schlussfolgerung dahingehend gezogen werden, wie die Bilanz am Jahresende aussehen wird.²⁰⁶

Die Geschäftsführung der FBB erklärte, dass ein weiterer Mittelabruf aufgrund des Stillstandes nicht erfolgt ist. Das Kerngeschäft war zu diesem Zeitpunkt positiv. Es gab ein Wachstum. Der Flughafen BER belastete das Ergebnis. Als größter belastender Posten in der Bilanz wurden die Zinsen benannt.²⁰⁷

Die in der letzten Sitzung am 19. August 2013 genannte Zahl in Höhe von 35 Millionen Euro an monatlichen Mehrkosten für die Verschiebung wurde von der Landesregierung als nicht korrekt eingestuft. Die FBB war mit einem betriebswirtschaftlichen Gesamtfinanzierungskonzept beauftragt worden. Die Kosten für den Flughafen BER sind dabei nur ein Bestandteil der gesamten Kosten der FBB. Die Einnahmen müssen gegengerechnet werden. Im Zuge der Erarbeitung des Konzeptes sollte exakt definiert werden, wie hoch die Verschiebungskosten pro Monat wegen der verspäteten Inbetriebnahme des Flughafens BER sind. Der Finanzausschuss des Aufsichtsrates sollte sich dann zunächst damit befassen. Anschließend sollte sich der Aufsichtsrat mit der Vorlage beschäftigen.

Die Landesregierung war zudem der Ansicht, dass die unterschiedlichen Definitionen, zum Beispiel der Begriffe "Kosten" und "Gegenstand der Kosten des Flughafens" ein Problem sind. Es müsste zunächst das vom Aufsichtsrat angeforderte valide Finanzkonzept vorliegen, um anschließend mit einer einheitlichen Terminologie arbeiten zu können. ²⁰⁹

Zum Nachtragshaushalt 2013/2014, der im November 2013 zur Verabschiedung durch den Landtag anstand, erklärte die Landesregierung, dass mit ihm die Umschichtung des Landesanteils in Bezug auf die zusätzlichen Gesamtmittel in Höhe von 1,2 Milliarden Euro erfolgt. Zum Zeitpunkt der Ausschusssitzung lag dieser bei 290 Millionen Euro. Das bedeutete für das Jahr 2014, dass 910 Millionen Euro noch nicht verwandt wurden. Es wurde davon ausgegangen, dass, wenn sich die monatlichen Mehreinnahmen weiter positiv entwickeln, das Volumen für die Liquidität insgesamt für das Jahr 2014 über eine Milliarde Euro betragen wird.²¹⁰ Falls möglicher-

²⁰⁶ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am

^{4.} November 2013, S. 14. ²⁰⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 15.

²⁰⁸ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 22.

²⁰⁹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 24.

²¹⁰ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am

^{4.} November 2013, S. 25.

weise für das Jahr 2015 ein Mehrbedarf bestehen sollte, dann könnte dies in den Haushalt 2015 aufgenommen werden. Daher gab es aus Sicht der Landesregierung keinen Grund, den vorgelegten Nachtragshaushalt nicht zu beschließen.²¹¹

Nach Ansicht der Landesregierung muss die FBB erklären, ob die Liquidität von einer Milliarde Euro für das Jahr 2014 ausreichend ist. Demzufolge ging es bei dem Nachtragshaushalt ausschließlich um die Aufteilung des Landesanteils an den 1,2 Milliarden Euro zur Sicherung der Liquidität der FBB und nicht um die Kosten insgesamt oder um den betriebswirtschaftlichen Bestandteil der FBB.²¹²

Die Gesellschaft hatte mit dem Aufsichtsrat die Verabredung, dass das Konzept in der Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 2013 vorgelegt wird. Die FBB bestätigte, dass die Liquidität für das Jahr 2014 gesichert ist. Auch die Gesamtkosten sollten zu dem Termin vorgelegt werden. Zudem war der Businessplan vom Aufsichtsrat angefordert worden. Darin sollen die Ausgaben und Einnahmen sowie das Geschäftsmodell insgesamt aufgeführt sein. Auch ein Inbetriebnahmetermin soll dieses Konzept enthalten. ²¹⁴

Ob weitere Kosten und ein weiterer Nachtragshaushalt zu erwarten sind, konnte die Landesregierung zu dem Zeitpunkt noch nicht sagen. Die Veranschlagungsreife war nicht vorhanden und wurde in absehbarer Zeit auch nicht erwartet. Möglicherweise werden die Gesamtkosten 4,3 Milliarden Euro betragen.²¹⁵

1.3.8 Sachstand zur Ausschusssitzung am 16. Dezember 2013

In der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013 berichtete die Landesregierung unter Bezugnahme auf die letzte Aufsichtsratssitzung, dass das Gesamtfinanzierungskonzept noch nicht zu der Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 2013 vorgelegen hat. Die Sanierung der Nordbahn sollte nicht mit Gesellschaftermitteln finanziert werden. Ob das möglich ist, müssten Verhandlungen mit Banken zeigen.²¹⁶

In der Aufsichtsratssitzung sprach man über einen Bericht des Finanzausschusses. Dieser hatte spezifische Wünsche bezüglich der zukünftigen Berichterstattung der Geschäftsführung zur finanziellen Situation. Zudem erörterte der Aufsichtsrat in einem ersten Durchgang den Businessplan und den Wirtschaftsplan 2014. Der Entwurf soll im März 2014 weiter beraten werden, ohne das dadurch die Gesellschaft in ihrer

²¹¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 27 und Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 29.

²¹² Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 25.

²¹³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 26.

²¹⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 28.

²¹⁵ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 27 und Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 29.

²¹⁶ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 27.

Handlungsfähigkeit beeinträchtigt ist. Mit den vorhandenen Gesellschaftermitteln, die im Wege der Nachtragshaushalte übertragen wurden bzw. die von Berlin und dem Bund potenziell zur Verfügung gestellt werden, ist die Liquidität der Gesellschaft im Jahr 2014 sichergestellt. Dies inklusive des noch vorhandenen Kreditlimits aus dem Langfristdarlehen in Höhe von 2,4 Milliarden Euro.²¹⁷

So ging die Landesregierung in dem Moment davon aus, dass im Jahr 2013 von den 1,2 Milliarden Euro überschlägig 280 Millionen Euro an Zuführungen der Gesellschafter ausgezahlt sein werden. 241 Millionen Euro waren zu diesem Zeitpunkt bereits ausgezahlt. Es gab aber noch Anträge für Auszahlungen, die noch geprüft wurden. Abrufe aus dem Langfristdarlehen (2,4 Milliarden Euro) waren für das Jahr 2013 nicht vorgesehen. Daher gab es noch ein kleines finanzielles Polster. Weiter wurde berichtet, dass zur Deckung der Kosten der Flughafengesellschaft alle Einnahmequellen herangezogen werden, die diese hat. Dabei handelt es sich um eigene Einnahmen, den großen Kredit von 2,4 Milliarden Euro, die ursprünglichen Gesellschafteranteile, die zu Beginn eingezahlt worden waren und die 1,2 Milliarden Euro, die die Gesellschafter im Jahr 2012 zugesagt hatten.

1.3.9 Sachstand zur Ausschusssitzung am 13. Januar 2014

Zu der 9. Sitzung am 13. Januar 2014 war die zuständige Geschäftsführerin Finanzen der FBB, Frau Fölster, eingeladen. Sie ließ sich entschuldigen, da sie zu dem Zeitpunkt Gespräche mit Banken zu der Frage nach der externen Finanzierung der Nordbahn führte. Der Ausschuss verständigte sich darauf, Frau Fölster für die darauffolgende Sitzung des Sonderausschusses BER einzuladen.

Da die Geschäftsführung der FBB den vom Aufsichtsrat geforderten qualifizierten Finanzplan nach wie vor, trotz mehrfacher Aufforderung, nicht vorgelegt hatte, teilte die Landesregierung mit, dass sie davon ausging, dass die Gesellschaft einen solchen Finanzplan baldmöglichst vorlegt. Eine reale Sicht des Bauablaufes und der Bauablaufrisiken ist notwendig, um zu sehen, wie sich dies finanziell niederschlägt. Eine mittelfristige Finanzplanung hatte die Gesellschaft bislang nicht. Der Wirtschaftsplan beinhaltete zu diesem Zeitpunkt keine endgültig bestätigte Planung. Die Liquidität der Gesellschaft war weiterhin gesichert. Ein zusätzlicher Finanzbedarf der Gesellschaft ist vom Bauablaufplan, von den Baurisiken, von Nachträgen, über die noch diskutiert wird, sowie den noch offenen Schadensersatzforderungen abhängig. Daher könnte zu diesem Zeitpunkt über den endgültigen Finanzbedarf und den möglicherweise weitergehenden Kreditbedarf der Gesellschaft noch nichts gesagt werden. Es waren aber genug Mittel vorhanden, zumal der Bund aus haushalterischen Gründen vorfristig eine weitere Rate an die Gesellschaft gezahlt hat. 221

²¹⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 43.

²¹⁷ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 29.

²¹⁹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 45.

²²⁰ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 15, 17.

²²¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 16.

Die Landesregierung erklärte, dass die drei Gesellschafter der Gesellschaft im Verlauf des Jahres 2013 zusammen Mittel in der Höhe von 290 Millionen Euro zur Verfügung gestellt haben. Das Land Brandenburg trug dazu 107,3 Millionen Euro bei. In dem vorläufigen Finanzplan berichtete die Gesellschaft, dass sie für das Jahr 2014 Gesellschaftermittel in Höhe von 758,3 Millionen Euro benötigt. Das Land Brandenburg plante im Haushaltsplan für das Jahr 2014 insgesamt Zuführungen in Höhe von 336,7 Millionen Euro ein. Daraus wurde ersichtlich, dass es noch eine Reserve bei der Flughafengesellschaft gibt.

Die Gesellschaft nahm privatrechtlich einen Kredit in Höhe von 2,4 Milliarden Euro in Anspruch. Es handelt sich damit nicht um Steuergelder. Der Kredit war zu dem Zeitpunkt noch nicht ausgeschöpft. Die letzte Rate muss aufgrund der Vereinbarungen bis August 2014 abgefordert werden. Die Zuführung der Gesellschaft selbst beträgt rund 3 Milliarden Euro. Steuergeld ist daher bis zu diesem Zeitpunkt in Höhe von rund 450 Millionen Euro (Mittel der Gesellschafter) zuzüglich der 1,2 Milliarden Euro geflossen. Davon waren rund 1,65 Milliarden Euro noch nicht verbraucht. Die Eigenfinanzierung aus Bankfinanzierung bzw. Eigenkapital belief sich auf rund 3 Milliarden Euro. Es wurde nochmals darauf hingewiesen, dass die Gesellschaft die Start- und Landebahn Nord privat finanzieren muss. Der Finanzvorstand der FBB bemühte sich derzeit darum.

Für das Budget der Gesellschaft und die Prognose gab es einen eindeutigen Beschluss des Aufsichtsrates. Danach soll nur das in der Prognose Vorhandene in das Budget überführt werde. Erhöht sich die Prognose, wird sie nicht in das Budget überführt, wenn sie nicht Bestandteil der genannten 1,2 Milliarden Euro war. Anders ist es, wenn die Flughafengesellschaft bemerkt, dass sich die Mittelverwendung der prognostizierten 1,2 Milliarden Euro in Bereichen ändert und in bestimmten Bereichen weniger benötigt wird. Dann kann die FBB die eingesparten Mittel für anderes verwenden.²²²

Die Geschäftsführung der FBB bestätigte, dass die Gesellschaft für das Jahr 2014 mit liquiden Mitteln versorgt ist. Die Zahl für die offenen Nachträge in Höhe von 2,2 Milliarden Euro war nicht bekannt. Die vorliegenden Zahlen waren noch nicht belastbar. Es fehlten noch Parameter für verlässliche Aussagen. Aber es gab eine interne Planung.²²³ Die FBB traf in der Planung Vorkehrungen für Schadensersatzansprüche. Die Nichteröffnung des Flughafens zum ursprünglichen Termin hat finanzielle Schäden verursacht. Nun muss die Schadenshöhe festgestellt werden. Die Firmen müssen ihre Ansprüche begründen können. Eine außergerichtliche Einigung mit Air Berlin lehnte der Aufsichtsrat ab. Das Verfahren muss nun vor Gericht zu Ende geführt werden.²²⁴

Zu den Nachträgen berichtete die FBB, dass es einen laufenden Betrieb gibt. Der Bau wird von Fremdfirmen durch einen Generalplaner, aber auch durch Detailplaner durchgeführt. Die Firmen haben ein monatliches Budget. Die Nachträge dienen dazu, die laufenden Verpflichtungen aus den laufenden Verträgen mit diesen Firmen zu

²²³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 18.

²²² Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 17.

²²⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 18.

begleichen. Daneben gibt es die Baubudgets. Dabei handelt es sich um Aufträge, die erteilt werden und die nicht in der Summe der 10 Millionen Euro für die Projektsteuerung enthalten sind. Die 10 Millionen Euro begleiten das laufende Geschäft.²²⁵

Es gab über 700 Berater und über 120 Planungsbüros. Durch den vorhandenen Arbeitsfortschritt werden immer weniger benötigt. Auch die Steuerbarkeit ist bei 120 verschiedenen Firmen schwierig. Diese werden in Clustern zusammengefasst.²²⁶

Die Einnahmen, die am Flughafen Schönefeld generiert werden, würden auch bei einem Testbetrieb am Pier Nord eingenommen. Dafür sind 5,5 Millionen Euro dem Pier Nord zugeordnet. Darin ist unter anderem auch die Veränderung des Zaunes enthalten, der in jedem Fall verändert werden muss, wenn die Landebahn Nord saniert wird. Dann wird die Landebahn Süd in die Luftseite und damit in den Sicherheitsbereich des Flughafens integriert. Daher stellt sich immer die Frage, wo die Kosten zu verorten sind.²²⁷

1.4 Schallschutz/Lüftertechnik

1.4.1 Schallschutz

1.4.1.1 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 11. März 2013

In der 2. Sitzung des Sonderausschusses am 11. März 2013 berichtete die Landesregierung zum Schallschutz, dass der aktuelle Stand vom 31. Januar 2013 im Internet eingestellt wurde. Gegenüber den Vormonaten hatte sich nur wenig geändert. Neu war, dass in den im Internet veröffentlichten Materialien auch ein detaillierter Zeitplan veröffentlicht wurde, wie die einzelnen Anträge zum Schallschutz abgearbeitet werden sollen. Nach Aussage der Flughafengesellschaft sollte die Abarbeitung mit den entsprechenden Kostenvereinbarungen spätestens zum Jahresende 2013 erfolgt sein. Für eventuelle Baumaßnahmen würde dann ein Jahr verbleiben. Mitte jeden Monats sollen die abgeschlossenen Berichte vorliegen, die dann ebenfalls ins Internet eingestellt werden.

Die Landesregierung konnte die Zahl derer, die tatsächlich entschädigt werden müssen, zu diesem Zeitpunkt nicht nennen. Es waren noch Berechnungen der Flughafengesellschaft erforderlich. Zudem musste das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (OVG) abgewartet werden, wodurch sich die Zahl der Anspruchsberechtigten in die eine oder andere Richtung verschieben könnte. Aus Verhandlungen mit Betroffenen und deren Rechtsanwälten wusste die Landesregierung, dass sich die meisten Betroffenen bereit erklärt hatten, den Schallschutz baulich zu akzeptieren, der möglicherweise nicht richtig dimensioniert vorgenommen worden war und zusätzlich eine Geldentschädigung hinzunehmen.

²²⁵ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 18.

²²⁶ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 19.

²²⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 15.

Im Zusammenhang mit den Kostenerstattungsvereinbarungen waren Mitte Dezember 2012 die letzten Vollzugshinweise des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft an die Flughafengesellschaft gegangen. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Streitfrage bestanden, nach welchem Datenerfassungssystem (DES) der Schallschutz zu bemessen ist. Das Ministerium hatte sich dazu bekannt, die für die Bürger günstigere Variante des DES einzusetzen. Für die Landesregierung galt das Schutzziel 6 x 55 dB(A) nicht. Die Flughafengesellschaft hatte der Landesregierung schriftlich mitgeteilt, dass sie das akzeptierte. Nach Aussage der FBB waren an sämtliche Schallschutzantragsteller Informationsschreiben versandt worden, in welchen auf die jeweiligen Fallvarianten, die die Betroffenen zu erwarten hatten, verwiesen wurde.

Weiterhin wurde über eine beabsichtigte mündliche Verhandlung des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Berlin-Brandenburg zum Thema "Dimensionierung des Lärmschutzes am Tage" Ende April 2013 informiert. Es war noch unklar, ob an diesem Tag oder später die Entscheidung verkündet wird.

Es wurde erläutert, dass sich die Flughafengesellschaft mit den Betroffenen und ihren Rechtsanwälten auf ein abgestuftes Verfahren der Auszahlung des Schallschutzes und insbesondere möglicher Entschädigungszahlungen geeinigt hatte. Hintergrund dieses Verfahrens war, dass, wenn die Entscheidung des OVG zugunsten der Antragsteller ausfallen würde, die getätigten Investitionen nicht rückgängig gemacht werden müssten.²²⁸

1.4.1.2 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 15. April 2013

In der 3. Sitzung des Sonderausschusses am 15. April 2013 war neben dem Schallschutz im Allgemeinen auch der Entwurf über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Flughafen Berlin Brandenburg "Willy Brandt" Thema.

1.4.1.2.1 Sachstand am 15. April 2013 zum Schallschutz

Die Landesregierung berichtete über die Statistik des Vormonats, die Auswertung des Monats Februar 2013. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Schallschutzprogramms gab es für Bürger von 25 500 Wohneinheiten einen Anspruch, davon 14 000 für den Tagschutz und 11 500 für den Nachtschutz. Daneben konnten 10 000 Bürger die Außenwohnbereichsentschädigungen erhalten. Im Monat Februar 2013 lagen dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft 17 664 formelle und vollständige Anträge zum Tag- und zum Nachtschutz zur Bearbeitung vor. Zum Schallschutzprogramm hatte es eine Reihe von Entscheidungen der Gerichte und eine ganze Reihe von Schreiben mit Vollzugshinweisen gegeben, die auch immer wieder Teil von Erörterungen und Diskussionen gewesen sind. Bei der Prüfung ging es auch darum, wie die Grundlagen und Zahlen auszulegen waren.

_

²²⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 20, 21, 22.

Da in der 18. Kalenderwoche des Jahres 2013 hierzu eine Gerichtsentscheidung erwartet wurde, würden sich Streitfragen klären und die Landesregierung erwartete züaiaere Bearbeitung der formellen Anträge. die Kostenerstattungsvereinbarungen Umsetzung und der der entsprechenden Maßnahmen münden würden. Die FBB hatte hierzu bereits Informationsschreiben an die Berechtigten versandt. Es hatte Irritationen im Zusammenhang mit den bereits eingebauten Schallschutzfenstern gegeben, wenn nach der neuen Berechnung ein höherer Anspruch bestehen würde. In dem Informationsschreiben war zunächst von einer Entschädigungszahlung die Rede gewesen. Es wurde angekündigt, dass dies dahingehend korrigiert wird, dass die Entschädigungszahlung alternativ ist und vom Grunde her jedem auch die entsprechende Baumaßnahme zusteht.

Die Landesregierung informierte weiterhin darüber, dass die Antworten auf die zehn häufigsten Fragen, die sich aus den Kontakten des Schallschutzteams mit den Anspruchsberechtigten ergeben haben, auf den Internetseiten der FBB nachzulesen sind.

Weiterhin hatte die FBB die Plandarstellung der Isolinien mit der prognostizierten Fluglärmbelastung eingestellt. Dies war auch bezogen auf die Schalldämmlüfter eine Forderung. Eine Prüfung, in wie weit dies mit der Energieeinsparverordnung in Übereinstimmung stand, wurde zu diesem Zeitpunkt im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft durchgeführt. Diese Prüfung wollte man in Kürze abschließen und sich anschließend dazu positionieren.²²⁹

1.4.1.2.2 Verordnungsentwurf über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Flughafen Berlin Brandenburg "Willy Brandt"

Die Landesregierung erläuterte zu dem Verordnungsentwurf, dass für den Vollzug des Gesetzes für den Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) im Land Brandenburg das Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zuständig ist. Gemäß § 4 dieses Gesetzes ist für Verkehrsflughäfen mit Fluglinienund Pauschalflugreiseverkehr ein Lärmschutzbereich festzulegen und damit auch für Flughafen Brandenburg. Vor der Novellierung Berlin Fluglärmschutzgesetzes waren das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zuständig. Nach der Novellierung dieses Gesetzes ist die Zuständigkeit auf die Länder übergegangen. Im Land Brandenburg ist das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz für den Vollzug dieses Fluglärmschutzgesetzes zuständig. Das Landesamt hatte die für die Festsetzung des Lärmschutzbereiches notwendigen Unterlagen und die Rechtsverordnung auf der Basis dieser Vorarbeiten erarbeitet. Diese Verordnung war inzwischen mit den Ressorts abgestimmt und dem Landtag zur Unterrichtung vorgelegt worden.

Mit den Arbeiten zur Ermittlung des Lärmschutzbereiches war bereits rechtzeitig 2009 begonnen worden. Dazu war ein darauf spezialisiertes Ingenieurbüro vertraglich beauftragt worden. Die Arbeiten mussten jedoch Anfang des Jahres 2010 unterbrochen werden, da die Deutsche Flugsicherung GmbH abgelehnt hatte, die bis dahin vorhandenen Datengrundlagen zu bestätigen.

-

²²⁹ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses am 15. April 2013, S. 13, 14.

Grund hierfür war die anstehende Feinplanung der Flugverfahren für den ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg. Erst mit der Entscheidung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung zu den zukünftigen Flugverfahren vom 26. Januar 2012 konnten die vorbereiteten Arbeiten weitergeführt werden. Diese waren am 18. Dezember 2012 beendet worden. Auf der erarbeiteten Grundlage lag nunmehr ein zwischen den Ressorts und dem Land Berlin abgestimmter Entwurf vor.

Nach § 2 Absatz 2 des Fluglärmschutzgesetzes gelten für einen bestehenden Flugplatz für die Nachtschutzzone die Werte für den äquivalenten Dauerschallpegel 55 dB und für den Maximalpegel 6 x 57 dB. Für die Tagschutzzone I ist der Wert LEQ 65 dB sowie für die Tagschutzzone II der Wert von 60 dB vorgesehen. Innerhalb Lärmschutzbereiches bestehen Schutzzonen des Regelungen Beschränkung der baulichen Nutzung, zu Ansprüchen auf Erstattung Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in der Tagschutzzone I und in Ansprüchen Nachtschutzzone sowie zu auf Entschädigung Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches für Eigentümer von Grundstücken. Es wurde erwartet, dass die Erstattungsansprüche im Umfeld des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg, die sich aus diesem Gesetz ableiten, insgesamt hinter den Anforderungen gemäß Planfeststellungsbeschluss "Ausbau Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld" im Planergänzungsbeschluss "Lärmschutzkonzept BBI Abschnitt A II V Lärm" in seiner zu dieser Zeit gültigen Fassung zurückblieben.

Die Zusammenarbeit mit Berlin erstreckte sich auf die hoheitliche Zuständigkeit der werden Lärmschutzbereiche. Berlin und Brandenburg ieweils Lärmschutzverordnungen erlassen. Die Rechtsverordnung des Landes Brandenburg bezieht sich auf das Brandenburger Hoheitsgebiet. Soweit sich die Tagschutzzone II und die Nachtschutzzone auf das Hoheitsgebiet des Landes Berlin beziehen, sind die betreffenden Angaben nur nachrichtlich. Das Land Berlin hatte eine eigene Festsetzung Lärmschutzbereiches zur des erarbeitet. Brandenburger Arbeitsentwurf war auf Arbeitsebene fachlich und inhaltlich mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt abgestimmt worden. Der Lärmschutzbereich sollte im Rahmen eines Verwaltungsabkommens gemeinsam mit der Berliner Senatsverwaltung ermittelt und kartografisch für beide Hoheitsgebiete zusammen dargestellt werden. Es war vorgesehen, dass der Erlass beider Verordnungen und deren Veröffentlichung parallel erfolgen solle. In Brandenburg wurde davon ausgegangen, dass Ende des Monats April/Anfang Mai 2013 diese Verordnung veröffentlichungsreif vorliegt. Dazu sollte es dann Karten geben, aus die ursprüngliche Übersicht den denen von Konturen Planfeststellungsbeschlusses bzw. des Nachtrages und der Ermittlung der Lärmschutzzonen ablesbar sind. Die Kartierung wird auf die einzelnen Ortschaften und die einzelnen Grundstücke heruntergebrochen. Das wurde bereits farbig vorbereitet. Es handelt sich um insgesamt 21 Karten, die das straßenscharf zum Ausdruck bringen. Darüber hinaus gab es noch eine umfangreiche Dokumentation von über 60 Seiten, in der die einzelnen Kurven mit UTM Koordinaten versehen wurden, sodass jeder Bürger seine Betroffenheit bzw. seine Nichtbetroffenheit aus den Karten und den Rechtswerten und den UTM Koordinaten erkennen kann. Die Veröffentlichung sollte im Verordnungsblatt und danach parallel dazu im Internet erfolgen.²³⁰

__

²³⁰ Vgl. Abteilungsleiter Dr. Hälsig, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses am 15. April 2013, S. 14, 15, 16.

1.4.1.3 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013

Die Landesregierung berichtete aus der Aufsichtsratssitzung am 8. Mai 2013, dass die Geschäftsführung in dieser Sitzung auch zur Umsetzung des Schallschutzprogramms vorgetragen hat.²³¹

In der Sitzung des Sonderausschusses wurde auch auf das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom 25. April 2013 - OVG 11 A 19.13 - eingangen. Mit diesem Urteil wurde das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft verpflichtet, gegenüber der FBB durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass diese die ihr obliegende Verpflichtung aus der Schutzauflage unter A II Ziffer 5.1.2 Absatz 1 des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 - in der zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung - mit der Maßgabe einhält, dass die Kosten für Vorrichtungen zu erstatten sind oder für Schallschutzmaßnahmen Sorge zu tragen ist, die gewährleisten, dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern tagsüber höhere A-bewertete Maximalpegel als 55 dB(A) in den sechs verkehrsreichsten Monaten rechnerisch insgesamt weniger als einmal (weniger als 0,005 mal am Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate) auftreten. ²³² Das Gericht hatte eine Revision gegen diese Entscheidung nicht zugelassen. ²³³

Die Landesregierung erläuterte, dass sich durch dieses Urteil für den Nachtschutzbereich und die Außenwohnberechtigung nichts geändert hat. Zum Stand der Sitzung am 15. Mai 2013 gab es 25 500 Anspruchsberechtigte. Davon fielen 11 500 in den Nachtschutzbereich. Für diesen Kreis folgten aus dem Urteil keine Änderungen. Die 14 000 Anspruchsberechtigten, die in den Tagschutzbereich fielen, betrifft dieses Urteil.²³⁴

Des Weiteren berichtete die Landesregierung, dass der Schallschutzbericht der Flughafengesellschaft vom 26. März 2013 auch einen Zeitplan enthält, der ebenfalls veröffentlicht wurde. Nach diesem Zeitplan Internet Kostenerstattungsvereinbarungen, soweit es nötig war, überarbeitet werden, sodass jedem Anspruchsberechtigten bis Ende des Jahres 2013 eine entsprechend Kostenerstattungsvereinbarung ein Bescheid bzw. Anspruchsberechtigung hätte vorliegen sollen. Mit dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes vom 25. April 2013 war dieses Verfahren erst einmal worden. weil die bisheriaen Berechnungsgrundlagen Vollzugshinweisen der Planfeststellungsbehörde aus dem vergangenen Jahr und auf einem zum äquivalenten Dauerschallpegel ergänzenden Dauerschallpegelkriterium kleiner als 0,5 basierten. Daher waren die ca. 900 überarbeiteten Kostenerstattungsvereinbarungen nicht mehr versandt worden.

Der letzte Schallschutzbericht mit dem Schreiben der Flughafengesellschaft war am 30. April 2013 eingestellt worden. Man hatte auch schon erörtert, wie mit der

54

-

²³¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 11.

²³² Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25. April 2013 - OVG 11 A 19.13, Seite 2 des Urteilsumdrucks.

²³³ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25. April 2014 - OVG 11 A 19.13, Seite 3 des Urteilsumdrucks.

²³⁴ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 28.

Entscheidung des OVG umgegangen werden soll. Nach diesem Urteil musste man sich neu orientieren. Die gemeinsame Zielsetzung mit der Flughafengesellschaft war, dass der Schallschutz mit den Schallschutzmaßnahmen möglichst schnell umgesetzt wird. Dazu wurde die Urteilsbegründung gebraucht, die zum Zeitpunkt der Sitzung des Sonderausschuss am 15. Mai 2013 noch nicht vorlag. Das Urteil wollten die Landesregierung und die Flughafengesellschaft gemeinsam auswerten, um dann ein Konzept zu erstellen, wie mit der Umsetzung des Schallschutzes im Weiteren umgegangen werden soll.²³⁵ Die FBB war zu diesem Zeitpunkt dabei, die konkreten Kosten, die durch die Entscheidung des OVG zu erwarten sind, zu ermitteln.²³⁶

1.4.1.4 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 17. Juni 2013

Die Landesregierung berichtete aus der Aufsichtsratssitzung am 12. Juni 2013, dass die FBB erwägt, einerseits im Zusammenhang mit dem am 25. April 2013 ergangenen Urteil eine Nichtzulassungsbeschwerde einzulegen und andererseits einen Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zu stellen. Der Aufsichtsratsvorsitzende hatte deutlich gemacht, dass der bauliche Schallschutz umzusetzen ist und er davon ausging, dass die FBB dem nachkommt.²³⁷ Die Landesregierung war nach der Prüfung der Grunddokumente der Gesellschaft zu dem Ergebnis gekommen, dass es sich bei der Einlegung eines Rechtsmittels in einem laufenden juristischen Verfahren nicht um ein zustimmungspflichtiges Geschäft im Sinne der Geschäftsordnung handelt. Die Landesregierung erläuterte, dass die Geschäftsführung nach den gesellschaftsrechtlichen Vorschriften auch verpflichtet ist, potenziellen Schaden von der Gesellschaft abzuwenden. Das Land Brandenburg war unter politischen Gesichtspunkten zu der Auffassung gelangt, dass die Planfeststellungbehörde kein Rechtsmittel einlegt.²³⁸

Seitens der Geschäftsführung der FBB wurde eingeräumt, dass sich im Zusammenhang mit dem Schallschutz nach Gesprächen mit den Bürgermeistern betroffener Gemeinden und auch mit Betroffenen gezeigt hat, dass in diesem Bereich nicht alles optimal verlaufen ist. Die Geschäftsführung der FBB bekannte sich aber ausdrücklich zum Schallschutz und versprach eine Beschleunigung.²³⁹ Mit der Bewertung der Häuser wurde bereits begonnen.²⁴⁰ Die FBB beabsichtigte, einen "Satelliten-Sprint-Schallschutz" zu gründen, der sorgfältig arbeitet und Transparenz herstellen soll.²⁴¹

²³⁵ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 27, 28.

²³⁶ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 4.. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 27, 28.

²³⁷ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 6.

²³⁸ Vgl. Finanzminister Dr. Markov und Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 9, 10; vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 5. Sitzung vom 17. Juni 2013. S. 25.

²³⁹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 25.

²⁴⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 27.

²⁴¹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 26.

Die Geschäftsführung der FBB sprach sich nach dem Urteil des OVG vom 25. April 2013 für eine Realisierung in physischen Schallschutzmaßnahmen und gegen Entschädigungsleistungen aus. Weiterhin informierte sie darüber, dass geprüft wird, ob eine Nichtzulassungsbeschwerde seitens der FBB eingereicht wird.²⁴²

Die Landesregierung berichtete, dass das Gesundheitsmonitoring noch nicht abgeschlossen ist, weil die dafür erforderliche Vorher/Nachher-Erfassung voraussetzt, dass der Flughafen in Betrieb gegangen ist. ²⁴³

Auch bezüglich des Schallschutzes für besondere Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten gab es zur 5. Sitzung des Sonderausschusses keinen neuen Sachstand. Diese waren aufgelistet worden und es wurden Gespräche geführt. Die Kommunen hatten eine eigene Liste mit Einrichtungen erstellt, die in einem Grenzbereich liegen und damit nicht in die Anspruchsberechtigung fallen.²⁴⁴

1.4.1.5 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 19. August 2013

Die Landesregierung berichtete in der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, dass das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft mit der Flughafengesellschaft eine monatliche Statistik zum Schallschutz vereinbart hat. Mit Schreiben vom 14. August 2013 hatte das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft die letzte Statistik mit Stand vom 31. Juli 2013 erhalten, die auch im Internet zu finden war. Die Zahlen in dieser Statistik hatten sich gegenüber dem Vormonat nur wenig verändert.

Zu diesem Zeitpunkt waren im Bereich Tagschutz inklusive Nachtschutz für 11 365 Wohneinheiten Anträge in Bearbeitung. Im Nachtschutz waren für 6 445 Wohneinheiten Anträge in Bearbeitung, bei den besonderen Einrichtungen waren es 20 Anträge und bei den Entschädigungen im Außenwohnbereich 1619 Wohneinheiten. Für 5 790 Wohneinheiten, bei denen es ausschließlich um den Nachtschutz ging und für die daher das Urteil des OVG vom 25. April 2013 keine Relevanz besaß, waren Kostenerstattungsvereinbarungen verschickt worden. In 951 Fällen war die Bearbeitung für den ausschließlichen Nachtschutz abgeschlossen. Die Zahl der fehlenden Anträge, die sich aus der Differenz zwischen den vorliegenden Anträgen und der Zahl der Anspruchsberechtigten ergab, betraf im Bereich "Tagschutz inklusive Nachtschutz" 2 635 Wohneinheiten. Im Bereich des ausschließlichen Nachtschutzes lag die Zahl bei 4 104 Wohneinheiten. Es fehlten bei der Entschädigung des Außenwohnbereiches 5 288 Anträge und bei den besonderen Einrichtungen Anträge für 9 Objekte. Darüber hinaus hatte die Flughafengesellschaft der Landesregierung mit Schreiben vom 16. Juli 2013 mitgeteilt und bestätigt, dass sich die Bearbeitung trotz Einreichung der Nichtzulassungsbeschwerde zum Urteil des OVG an den Vorgaben des Urteils orientiert.²⁴⁵

²⁴² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 26.

Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der
 Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 28.

Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der
 Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 29.

²⁴⁵ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses am 19. August 2013, S. 22, 23.

Zudem strukturierte die FBB den Bereich, der für den Schallschutz zuständig war, neu, um eine systematische und transparente weitere Bearbeitung der Anträge, die Begutachtung der Anträge sowie die Betreuung der weiteren Schritte sicherzustellen.²⁴⁶

Zu ihrer Vereinbarung mit den Bürgermeistern ergänzte die Geschäftsführung der FBB, dass sie sich in der Phase der Begutachtung befinden.²⁴⁷ Hier waren bereits Ingenieurbüros tätig.²⁴⁸ Der Schwerpunkt lag im inneren Zirkel, der 1 400 bis 1 500 Haushalte umfasst.²⁴⁹ Nach Konsultationen mit den Schallschutzexperten kam die FBB zu der Einschätzung, dass bei ungefähr 1 300 Wohneinheiten eine bauliche Umsetzung sofort möglich ist. Eine Einarbeitung in andere Bereiche sollte sukzessiv erfolgen. Soweit dies möglich ist, sollte nach Dringlichkeit vorgegangen werden. Eine Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden war erforderlich. Zur Ermittlung von Verkehrswerten wurde zu diesem Zeitpunkt ein Verfahren entwickelt.²⁵⁰

Ein Vertreter der Flughafengesellschaft ergänzte zu den Entschädigungen, den möglichen zu entschädigenden Anteilen und zu den Anwohnern, die Schallschutz erhalten können und zu den Fällen, in denen die Kappungsgrenze von 30 % zum Tragen kommt. Nach einer ersten groben Schätzung ging die Flughafengesellschaft davon aus, dass 75 % nicht im Rahmen der baulichen Möglichkeiten liegen werden, weil die Gebäude nicht so gestaltet sind, dass innerhalb der 30 %-Kappungsgrenze ein baulicher Schallschutz gewährleistet werden kann. Bei der Bewertung im Einzelnen ging es auf der einen Seite um die Verkehrswertbewertung und auf der anderen Seite um die Bewertung der Schallschutzkosten.²⁵¹

Zu den 3 000 Wohneinheiten, die nicht entschädigt werden und keinen baulichen Schallschutz erhalten, war die FBB der Ansicht, dass diese in einem Bereich liegen, in dem der Außenpegel mehr als 55 dB(A) beträgt, sodass die bauliche Umsetzung schwierig wird. Ob eine Umsetzung möglich ist, hängt vom einzelnen Objekt ab. Nicht nur für diese Objekte, sondern auch für viele weitere müssen Verkehrswertbewertungen vorgenommen werden, die einen großen Aufwand verursachen. Ein so großes Projekt hatte es bislang nicht gegeben. Es gab daher auch keine Präzedenzfälle an anderen Flughäfen. Es existierten nur einige Standardverfahren. Das Verfahren muss aber inbetriebnahme- und rechtssicher sein. Es gab bereits mehrere hundert Gutachten, die zur Absicherung des Verfahrens erstellt wurden. Zu Einzelfällen ließen sich Aussagen treffen, eine Verallgemeinerung für die Gesamtheit war aber nicht möglich.

²⁴⁶ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 23.

²⁴⁷ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 23.

²⁴⁸ Vgl. Herr Wagner, FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 24.

²⁴⁹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 23.

²⁵⁰ Vgl. Herr Wagner, FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 24.

²⁵¹ Vgl. Herr Wagner, FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 23.

²⁵² Vgl. Herr Wagner, FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 24.

Im Zusammenhang mit den Schalldämmwerten, die damals im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt waren, erläuterte die FBB, dass nach dem Urteil des OVG bei der Berechnung auf Spitzenpegel abzustellen ist. Ein seltenes Lärmereignis wird zum Standard. Die Spitzenpegel müssen anders bewertet werden und werden daher deutlich höher ausfallen. Die FBB sah hierin nicht unbedingt einen Widerspruch zu der Planfeststellung und den erläuternden Gründen in der damaligen Planfeststellung. Seitens der Landesregierung wurde ergänzt, dass es sich um Berechnungsgrundlagen handelt, die jetzt vorhanden und zu akzeptieren sind. Zur Klärung der weiteren Vorgehensweise hatte es Gespräche zwischen der Flughafengesellschaft und den Umlandbürgermeistern gegeben, deren Ziel war, zu verdeutlichen, dass es nicht darum gehen kann, Entschädigungen zu zahlen. Das Ziel ist der Einbau des bestmöglichen Schallschutzes. Möglich ist auch eine Differenzierung nach den einzelnen Räumen (z.B. Kinderzimmer, Schlafzimmer, Wohnzimmer) in den Häusern, je nachdem in welchen Räumen die Hausbesitzer die Priorität setzen.

Für das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft war insbesondere die Inbetriebnahme der Südbahn interessant. Seitens der Landesregierung war wiederholt gesagt worden, dass jeder Anspruchsberechtigte rechtzeitig in die Lage versetzt werden soll, Schallschutz einzubauen. Dies sollte ein halbes Jahr vor dem Inbetriebnahmetermin geschehen.²⁵⁶

1.4.1.6 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013

In der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER berichtete die Landesregierung zu diesem Thema auf der Basis der Daten vom 31. Juli 2013, die die FBB am 30. September 2013 vorgelegt hatte. Die Zahlen hatten sich im Vergleich zum Juli 2013 nicht wesentlich geändert. Die Angabe "Bearbeitung abgeschlossen" in dem Bericht bezog sich ausschließlich auf den Nachtschutz, für den sich aus dem OVG-Urteil keine Änderungen ergaben. Dessen Bearbeitung erfolgte weiter nach den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses. Bezüglich des Tagschutzgebietes werden nach dem OVG-Urteil alle Bescheide überprüft werden müssen. Daher stand in dem Bericht an dieser Stelle die Zahl "Null". 258

Aufgrund des Urteils des OVG vom April 2013 war die FBB seit Juni 2013 damit beschäftigt, im Tagschutzgebiet neue Bestandsaufnahmen durchzuführen. Diese waren erforderlich, um eine Basis für die neuen Berechnungen zu schaffen. In dem Schallschutzbericht war eine Karte mit den Bereichen beigefügt, in denen derzeit die Aufnahmen erfolgten, in denen die Ausschreibungen in Bearbeitung waren und in denen

²⁵³ Vgl. Herr Wagner, FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 27.

²⁵⁴ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses am 19. August 2013, S. 25.

²⁵⁵ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 27.

²⁵⁶ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses am 19. August 2013, S. 25.

²⁵⁷ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013, S. 29, 30.

²⁵⁸ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013, S. 31.

die Ingenieurbüros demnächst die Bestandsaufnahme aufnehmen werden. ²⁵⁹ Auch das Tagschutzgebiet war auf der Karte beschrieben. Zum Zeitpunkt der Sitzung des Sonderausschusses wurde davon ausgegangen, dass sich die Zahl der Anspruchsberechtigten nicht ändern wird und es bei 14 000 Wohneinheiten für das Tagschutzgebiet und bei 11 500 Wohneinheiten für das Nachtschutzgebiet bleibt. Letzteres hatte sich aufgrund der Flugroutendebatte ein wenig verschoben, aber eine wesentliche Änderung hatte es nicht gegeben. Die Bereiche werden veröffentlicht. Dies wird monatlich fortgeschrieben, sodass dieser Prozess verfolgt werden kann.

Zu den Verkehrswertgutachten lief gerade eine europaweite Ausschreibung. Es lagen fünf Interessenbekundungen vor. Diese wurden ausgewertet. Anschließend sollte es zu einer Angebotsabgabe kommen. Die FBB teilte mit, dass ab Januar 2014 mit ersten Verkehrswertgutachten zu rechnen ist. Zum Zeitpunkt der 8. Sitzung des Sonderausschusses gab es noch keine konkrete Aussage, wie viele Wohneinheiten in die sogenannte Kappungsgrenze fallen und damit statt baulichem Schallschutz eine Entschädigungszahlung erhalten. Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft warb gemeinsam mit den Bürgermeistern und der FBB, dass in jedem Fall auch die Entschädigungszahlung für die Umsetzung von baulichem Schallschutz eingesetzt werden soll. Es wurden dazu Beratungen auf allen Ebenen angeboten. ²⁶⁰

Zur Frage der Auswahl der Sachverständigen für die Verkehrswertgutachten erklärte die Landesregierung, dass man die Auswahl den Betroffenen überlässt, wenn der Gutachter zugelassen und auf einer Liste vermerkt ist. Es muss nach den gleichen Kriterien bewertet werden. Diese Kriterien wurden zum Zeitpunkt der 8. Sitzung des Sonderausschusses erarbeitet und mit den Umlandbürgermeistern abgestimmt, damit eine einheitliche Basis der Grundstücksbewertung vorliegt. Unterschiedliche Bewertungen von Gutachtern können vorkommen, was dann eine Überprüfung des Einzelfalls nach sich zieht.²⁶¹

1.4.1.7 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 16. Dezember 2013

Die 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013 fand in der Gemeinde Schulzendorf statt. Teil der Sitzung war ein Gespräch mit dem Bürgermeister der Gemeinde Schulzendorf, Herrn Markus Mücke und Vertretern der Bürger. Wesentlicher Inhalt der Anliegen des Bürgermeisters und der Bürger war der Schallschutz für die Gemeinde Schulzendorf und das Umland. Thematisiert wurden die Einhaltung der sogenannten Hoffmann-Kurve, die 90°-Kurve, die vor Schulzendorf abdrehen wird, die Schallschutzmaßnahmen für das Bildungszentrum in Schulzendorf und das Nachtflugverbot, das alle anderen Anrainergemeinden auch betrifft. 262 Zudem wurde der Fluglärm von Großraummaschinen angesprochen, die

²⁶⁰ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013, S. 29, 30.

²⁵⁹ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013, S. 29, 30.

²⁶¹ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013, S. 31.

²⁶² Vgl. Bürgermeister der Gemeinde Schulzendorf, Markus Mücke, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 5.

beim Start von der Südbahn nach Osten über Schulzendorf fliegen werden. ²⁶³ Die Landesregierung wurde aufgefordert, ein wirkliches Schallschutzprogramm aufzulegen. ²⁶⁴ Die Landesregierung erläuterte, dass die Schutzzonen nach dem Planfeststellungsbeschluss definiert sind. Der Planfeststellungsbeschluss und der Planergänzungsbeschluss gelten, sind rechtskräftig und vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Basis für die Berechnung der Schutzzonen ist eine Prognose. Es muss abgewartet werden, ob diese sich bewahrheitet, wenn der Flughafen tatsächlich in Betrieb ist. Die Landesregierung ging davon aus, dass die Flugzeuge, die die Südabkurvung nehmen können, diese auch nehmen werden. ²⁶⁵

Die Landesregierung berichtete aus der Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 2013, dass im Zusammenhang mit dem weiteren Umgang mit der Sanierung der Nordbahn und der temporären Nutzung der Südbahn das Thema Schallschutz eine wichtige Rolle spielt. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde muss sichergestellt sein, dass der Lärmschutz für die Südbahn vorhanden ist, wenn die Südbahn vorübergehend in Betrieb genommen wird. Es wurde vorgegeben, dass der Verkehr von der Nordbahn auf die Südbahn verlagert wird und nicht weiterer Verkehr vom Flughafen Tegel abgezogen wird. Hierzu gab es im Aufsichtsrat eine intensive Diskussion.²⁶⁶

Zur Realisierung des Schallschutzes berichtete die Landesregierung, dass die aktuellen Zahlen im Bericht der FBB vom 30. November 2013 enthalten sind und im Internet veröffentlicht wurden. Der Bericht enthielt auch eine Anlage, aus der sich ergab, wo die Planungsbüros inzwischen beauftragt sind. Die Zahlen hatten sich im Bezug zu den Zahlen aus dem Vormonat nur geringfügig verändert. Sieben Ingenieurbüros wurden mit mehreren Vergaben im unmittelbaren Umfeld des Flughabens beauftragt und machten ihre Bestandsaufnahmen. Die FBB würde auf dieser Basis noch im Monat Dezember 2013 die ersten Anspruchsermittlungen versenden. Es wurde im Hinblick auf die mögliche frühere Inbetriebnahme der Südbahn vorrangig das unmittelbare Umfeld des Flughafens bearbeitet. 267 Die Nordbahnsanierung würde insoweit Einfluss auf die Realisierung des Schallschutzes haben, dass dazu eine vom Flughafen Tegel unabhängige Flugroute benötigt wird, die Fluglärmkommission arbeitet, das Schallschutzprogramm und entsprechend umgesetzt sein muss. Deswegen hatte die Landesregierung an die Flughafengesellschaft appelliert. sich bei der Umsetzuna Schallschutzprogramms auf die Bereiche zu konzentrieren, die dann betroffen sind. Das geschah auf der Basis der Flugrouten, die noch nicht bestätigt wurden. Diese Flugroutenbasis hatte in der letzten Sitzung der Fluglärmkommission eine Rolle gespielt. Es wurde davon ausgegangen, dass der zu diesem Zeitpunkt stattfindende Flugverkehr in Schönefeld dann von der Südbahn abgewickelt wird. Damit soll keine endgültige Regelung für den Flughafen BER verbunden sein. Es handelt sich um einen Belastungswert, der dem derzeitigen Verkehrsaufkommen am Flughafen Schönefeld (alt) auf der Nordbahn entspricht. Die Landesregierung wies darauf hin,

_

²⁶³ Vgl. Herr Dr. Schallehn, Herr Menke, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 6 ff.

²⁶⁴ Vgl. Herr Dr. Briese, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 13.

²⁶⁵ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses am 16. Dezember 2013, S. 16.

²⁶⁶ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S 29.

²⁶⁷ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses am 16. Dezember 2013, S. 45.

dass bislang noch kein Antrag der FBB für eine andere Nutzung der Südbahn vorliegt. Die Geschäftsführung der FBB ergänzte, dass dieser Antrag gerade mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft abgestimmt wird. Die FBB ging davon aus, dass die Flugrouten der Deutschen Flugsicherung für die Südbahn am 26. Juli 2014 feststehen werden und dann der zeitlich befristete Austausch zwischen Nord- und Südbahn erfolgen kann. Die Anrainer, die von der Interimsnutzung der Südbahn betroffen sind, sollten mit äußerster Priorität behandelt werden. Die ersten Bescheide sollten ab Januar 2014 versandt werden. Für den Schallschutz hatte die FBB eine Organisationseinheit mit 30 Personen eingerichtet, um die Bearbeitung zu beschleunigen. Die Verzögerungen in diesem Bereich wurden damit erklärt, dass das Urteil des OVG vom 25. April 2013 zum Teil Neuberechnungen erforderlich machte. 270

1.4.1.8 Sachstand zur Sitzung des Sonderausschusses am 13. Januar 2014

Die Landesregierung erläuterte in der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER, dass es keinen wesentlichen neuen Stand im Vergleich zum Sachstand der letzten gibt. Sitzuna Sonderausschusses am 16. Dezember 2013 Schallschutzbericht der FBB vom 31. Dezember 2013 wurde veröffentlicht, war dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft aber noch nicht schriftlich zugegangen. In diesem Bericht war die gewünschte Splittung der Zahlen nach den von der Nordbahnsanierung Betroffenen wegen der Kürze der Zeit noch nicht enthalten. Die FBB und das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hatten aber vereinbart, dass dies im nächsten Bericht zum 31. Januar 2014 so umgesetzt wird. 271

Die Geschäftsführung der FBB unterrichtete den Sonderausschuss darüber, dass die FBB davon ausging, dass die Bedingungen und Voraussetzungen, die nach dem Planfeststellungsbeschluss zu erfüllen sind, für den Interimsbetrieb der Landebahn Süd eingehalten werden. Nach ihrer Einschätzung gibt es keinen großen Unterschied zwischen der Nord- und der Südbahn und auch die betroffenen Menschen würden keinen großen Unterschied feststellen. Die ersten Bescheide zum Schallschutz waren bereits im Dezember 2013 versandt worden und jede Woche werden weitere Bescheide verschickt. Es wurde davon ausgegangen, dass circa 4 000 Haushalte betroffen sind und sich die Betroffenen bis April 2014 mit dem entsprechenden Schallschutz ausstatten können, wenn sie es möchten. Diese Aufgabe hat für die FBB oberste Priorität und die Bearbeitung wurde intensiviert. Es gab bei der FBB wöchentlich Sitzungen zum Thema Schallschutz. Die Vergaben waren inzwischen abgeschlossen und die Ingenieurbüros eingeschaltet. Es wurde darauf geachtet, dass es aufgrund des hohen Drucks nicht zu Fehlern kommt. Die FBB war sich

²⁶⁹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 48, 49.

²⁶⁸ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses am 16. Dezember 2013, S. 46, 47.

²⁷⁰ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 48 49.

²⁷¹ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 20.

sicher, dass die Abarbeitung die Inbetriebnahme der Südbahn nicht behindern wird. 272

Die Landesregierung wies darauf hin, dass zu dem Antrag für die vorzeitige Inbetriebnahme der Südbahn, den die FBB stellen muss, auch Ausführungen zum aktiven und passiven Schallschutz gehören. Hierzu zählen auch Karten, aus denen sich ergibt, wie viele Haushalte innerhalb welcher Lärmkontur (60 dbA) tags und nachts liegen werden. Falls der bauliche Schallschutz zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Südbahn nicht vollständig umgesetzt ist, muss die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) im konkreten Einzelfall eine Abwägungsentscheidung zwischen den Schallschutzansprüchen der betroffenen Anwohner und den Interessen des Flughafenbetreibers treffen. Die Entscheidung kann die Behörde erst treffen, wenn die Unterlagen vorliegen und diese geprüft sind. Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hatte aufgrund der Ersatzfunktion der Südbahn empfohlen, diese auf eine Länge von 3 600 m zu begrenzen, da diese die Funktion und die Verkehrsleistung der Nordbahn übernehmen soll.

Im Falle der Sanierung der Nordbahn und die damit verbundene Inbetriebnahme der Südbahn muss aus Sicht der Landesregierung der Schallschutz für die betroffene Bevölkerung umgesetzt sein.²⁷⁵

1.4.2 Lüftertechnik

In der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013 berichtete die Landesregierung zur Überprüfung des Lüfterkonzeptes, dass die Prüfung abgeschlossen war und das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft zu dem Ergebnis gekommen war, dass die Aufstellung von Lüftungskonzepten gemäß DIN 1946/6 grundsätzlich nur dann erforderlich ist, wenn es sich bei diesem Lüftereinbau um nichtnutzerabhängige Gerätesysteme handelt.²⁷⁶ Erforderlich ist die Erstellung eines Lüftungskonzeptes, wenn ein Drittel der Fenster oder ein Drittel des Daches ausgetauscht werden muss.²⁷⁷ Es handelt sich nicht um eine Zwangsbelüftung, sondern die Lüfter, die eingebaut werden, würden manuell ein- und ausgeschaltet. Die Schallschutzfenster sollen nachts geschlossen bleiben, für die Belüftung der Räume sind die Lüfter vorgesehen. Der Eingriff in die Bausubstanz mit diesem Lüftereinbau ist so gering, dass die Energieeinsparverordnung nicht betroffen ist.²⁷⁸

²⁷² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 10, 11, 20.

²⁷³ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 21.

²⁷⁴ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 22.

²⁷⁵ Vgl. Ministerpräsident Dr. Woidke, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 13.

²⁷⁶ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 4.. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 29 und Protokoll der 5.Sitzung vom 17. Juni 2013, S. 27.

Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der
 Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013, S. 31.

²⁷⁸ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 4.. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 29 und Protokoll der 5.Sitzung vom 17. Juni 2013, S. 27.

Zur Umsetzung des Beschlusses des Landtages aus dessen 53. Sitzung am 22. März 2012²⁷⁹ zur Berücksichtigung der umwelt- und energiepolitischen Zielsetzungen der Landesregierung bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms des Flughafens BER berichtete die Landesregierung in der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER, dass der Bezug auf die DIN 1946/6 Bestandteil des Landtagsbeschlusses ist. Es ging hier um die Frage, ob dies rechtlich durchgesetzt werden kann.²⁸⁰ Nach Auffassung der Landesregierung entfaltet der Beschluss keine unmittelbare Rechtsfolgewirkung, sondern ist ein politisches Petitum an die Landesregierung, sich dafür einzusetzen.²⁸¹

Eine Instandsetzung bzw. Modernisierung eines bestehenden Gebäudes nach dieser DIN ist erst dann lüftungstechnisch relevant, wenn in einem Ein- und Mehrfamilienhaus mehr als ein Drittel der vorhandenen Fenster ausgetauscht bzw. in einem Einfamilienhaus mehr als ein Drittel der Dachfläche abgedichtet wird. In diesem Fall geschieht dies unabhängig vom Planfeststellungsbeschluss. Nach dem Planfeststellungsbeschluss geht es darum, ein angekipptes Fenster zu ersetzen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Lüfter mit Wärmetauschfunktionen mit Lärmwerten arbeiten, die gerade vermieden werden sollen. 283

In der Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013 teilte die Landesregierung mit, dass sich der Sachstand seit der letzten Berichterstattung im Sonderausschuss nicht verändert hat. Aufgrund der Bagatellregelung der Energieeinsparverordnung (EnEV) war der Einbau von Zu- und Abluftsystemen mit Wärmerückgewinnung nicht notwendig.²⁸⁴

1.5 Nachtflugverbot - Stand zur Umsetzung des Volksbegehrens "Nachtflugverbot"

1.5.1 Annahme des Volksbegehrens (Drs. 5/6894 - B) und des Entschließungsantrages (Drs. 5/6916 – B) durch den Landtag am 27. Februar 2013

In seiner 71. Sitzung am 27. Februar 2013 nahm der Landtag Brandenburg das Volksbegehren "Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER!)" an. ²⁸⁵

²⁸⁰ Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 30.

_

²⁷⁹ Drucksache 5/4911 (ND)-B.

²⁸¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 31.

²⁸² Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 30.

²⁸³ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013, S. 31.

Vgl. Staatssekretärin Schneider, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll der
 Sitzung des Sonderausschusses am 4. November 2013, S. 31.

²⁸⁵ Drucksache 5/6894-B.

In der gleichen Sitzung beschloss der Landtag Brandenburg auch den nachfolgenden Entschließungsantrag. 286 Dieser hat den folgenden Wortlaut:

"I.

Der Landtag nimmt mit Respekt zur Kenntnis, dass die für ein Volksbegehren erforderliche Zahl der Unterschriften erstmals in Brandenburg erreicht wurde. Der Landtag bewertet das große Engagement der Bürgerinnen und Bürger sehr positiv. Das ist gelebte Demokratie. Es war richtig, dass der Landtag die Zugangsbedingungen für Volksbegehren verbessert hat.

II.

- 1. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg braucht einen konkurrenzfähigen Flughafen, der im nationalen und internationalen Wettbewerb bestehen kann. Der neue Flughafen bleibt das zentrale Infrastrukturprojekt der Länder Berlin und Brandenburg. Er wird allein den notwendigen Flugverkehr bewältigen und mittelbar und unmittelbar viele tausend zusätzliche Arbeitsplätze schaffen - 'gute Arbeit', die tausenden Familien in Brandenburg ein auskömmliches Leben ermöglicht. Die Zukunftsfähigkeit unseres Landes, der Wohlstand und die Lebenschancen der Menschen in unserem Land werden in den kommenden Jahrzehnten nicht zuletzt davon abhängen, dass in unserer Region ein moderner und leistungsstarker Flughafen existiert. Flughäfen sind heute überall auf der Welt entscheidende Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung. Rund um große Flughäfen siedeln sich unter anderem Gewerbeparks, Logistikzentren und Unternehmen der Informationstechnologie an, ebenso Unternehmen der Luftfahrtbranche, hier bei uns bislang vor allem Rolls-Royce und MTU. Von dem schon heute erkennbaren zusätzlichen Wachstum wird ganz Brandenburg profitieren.
- 2. In seinen rechtlichen Rahmenbedingungen muss der Flughafen so abgesichert bleiben, dass er diese Aufgaben auch zukünftig erfüllen kann.
- 3. Ein Infrastrukturprojekt dieser Größe und Bedeutung bedarf der Akzeptanz möglichst vieler der Menschen, die in seinem unmittelbaren Umfeld leben. Überall in Europa zeichnen sich die Einzugsbereiche bedeutsamer Flughafenstandorte durch überdurchschnittlich wirtschaftliche Dynamik, Bevölkerungswachstum und vergleichsweise niedrige Arbeitslosenzahlen aus. Kennzeichnend für Flughafenstandorte sind allerdings zugleich auch Proteste von Anrainern beispielsweise im Hinblick auf Flächenverbrauch, Flugrouten, Fluglärm und hierbei insbesondere Nachtflüge. Die Gleichzeitigkeit von regionalem Nutzen und lokalen Nebenwirkungen ist für Flughäfen generell kennzeichnend. Dieser Zielkonflikt wird sich niemals ganz lösen lassen. Gerade deshalb kommt es darauf an, immer wieder darauf hinzuarbeiten, die aus dieser Konstellation erwachsenden Interessengegensätze so weitgehend wie nur möglich zum Ausgleich zu bringen, um ein einvernehmliches Miteinander von Flughafen und Anwohnern zu gewährleisten.

²⁸⁶ Drucksache 5/6916-B.

III.

Das Volksbegehren verfolgt das Ziel, im Verhandlungswege mit dem Land Berlin eine Änderung des Landesentwicklungsprogramms dahingehend herbeizuführen, dass am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) Tagflug, aber kein planmäßiger Nachtflug stattfindet, um Lärmbetroffenheiten zu reduzieren'.

- a) Der Landtag erwartet, dass die Landesregierung zügig entsprechende Verhandlungen mit dem Land Berlin aufnimmt. Dabei nimmt der Landtag die Einschätzung der Landesregierung zur Kenntnis, dass eine Änderung des Landesplanungsstaatsvertrages keine rechtlichen Auswirkungen auf den geltenden Planfeststellungsbeschluss hätte. Dieser ist bestandskräftig.
- Der Landtag ist der Auffassung, dass es allerdings nicht bei der bloßen b) Annahme des Volksbegehrens bleiben kann, da dadurch allein in tatsächlicher und materieller Hinsicht kein Erfolg im Sinne von weiteren Verbesserungen für die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner erreicht werden kann. Deshalb wird die Landesregierung gebeten, sich beim Land Berlin und dem Bund als Mitgesellschaftern der Flughafengesellschaft dafür einzusetzen, dass die Betriebszeiten für planmäßige Flüge verkürzt werden. Hier ist aus rechtlicher Sicht zu berücksichtigen, dass die Planergänzung von 2009 nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2011 bestandskräftig ist und einer Änderung enge Grenzen gesetzt sind, weil Interessen der Flughafengesellschaft selbst sowie eine Fülle von weiteren Unternehmen wie etwa der Fluglinien betroffen sind, die ebenfalls eigene Rechte geltend machen können. Insofern bedarf es eines Antrages der Flughafengesellschaft selbst (der wiederum nur mit Zustimmung der drei Gesellschafter möglich ist), um angesichts der Ausgangslage überhaupt eine gewisse Aussicht auf Erfolg zu haben. Auch dann dürfte ein solches Verfahren langwierig und auch voraussichtlich Gegenstand von Gerichtsverfahren sein.
- c) Der Landtag wird die Landesregierung auch weiterhin in ihrem Bemühen unterstützen, europa- und deutschlandweit ein einheitliches Nachtflugverbot für Flughäfen zu schaffen. Nur durch eine einheitliche Lösung können die erheblichen wirtschaftlichen Nachteile ausgeglichen werden, die mit einer einseitig für den Flughafen BER geltenden Nachtflugbeschränkung verbunden wären.
- Über diese Schritte hinaus müssen erneute und weitergehende Initiativen unternommen werden, um die Fluglärmbelästigung vor allem für das unmittelbare Umfeld, aber auch darüber hinaus noch weiter zu reduzieren. Der Landtag spricht sich daher dafür aus, dass jetzt vor allem solche Maßnahmen angegangen werden, die bis zur Eröffnung des Flughafens BER in die Tat umgesetzt werden können. Hier ist den Überlegungen verstärkt nachzugehen, die zum Betrieb des Flughafens bereits auch in der Fluglärmkommission eine Rolle gespielt haben. Denkbar ist zum Beispiel eine Übertragung des sogenannten Tegeler Modells, das für Wochenenden und Feiertage mit 8 000 Fuß größere Höhen vorschreibt, ab denen die Flugzeuge die vorgegebenen Routen verlassen können.

Verbesserte Sinkflugregelungen oder auch solche von verkürzten Endanflugkorridoren sind genauso einzubeziehen wie zeitliche Benutzungsbeschränkungen für einzelne Start- und Landebahnen, entweder generell oder alternierend. Auch ein "Flugrouten-Switching" nach Münchener Vorbild sollte geprüft werden. Hierzu sollen die Landesregierung und die Flughafengesellschaft nochmals gegenüber der Deutschen Flugsicherung wie dem Bundesamt für die Flugsicherung initiativ werden.

IV.

Der Landtag Brandenburg hat bereits in der Vergangenheit mehrfach bewiesen, dass er das Schutzbedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner sehr ernst nimmt. Unter anderem ist in diesem Sinne zu nennen:

- Es wurde durchgesetzt, dass der planfestgestellte Schallschutz realisiert und damit das bundesweit umfassendste Lärmschutzprogramm gewährleistet wird.
- Der Bau einer dritten Start- und Landebahn wurde per Landtagsbeschluss ausgeschlossen.
- Die Deutsche Flugsicherung wurde aufgefordert, alle lärmmindernden Gestaltungsmöglichkeiten auszuschöpfen und ausreichend Personal vorzuhalten, damit effektive lärmminimierende An- und Abflugrouten umgesetzt werden können.
- Es wurde ein Gesundheitsmonitoring beschlossen, damit gesundheitliche Auswirkungen des Flughafenbetriebs untersucht werden können. Besonderes Augenmerk soll dabei auf Kindern und Jugendlichen liegen.
- Der Landtag hat alle Bemühungen der Landesregierung unterstützt, um einen gerechten Ausgleich für die vom Betrieb des Flughafens ausgehenden Belastungen für die direkten Anwohner zu finden.
- Die Landesregierung wurde vom Landtag aufgefordert, auf Bundesebene alle Gesetzesinitiativen und Bestrebungen zu unterstützen, die auf
 einheitliche und weitergehende Nachtflugbegrenzungen gerichtet sind.
 Initiativen, die zu einer Aufweichung der geltenden gesetzlichen Nachtflugbeschränkungen führen, werden abgelehnt."

1.5.2 Beratungen im Sonderausschuss BER

Im Zuge der Annahme des Volksbegehrens wurde in der 2. Sitzung am 11. März 2013 der ständige Tagesordnungspunkt "Bericht der Landesregierung zu den Verhandlungen mit Bund und dem Land Berlin zum Nachtflugverbot" erstmalig Gegenstand der Ausschussberatungen.

Die Landesregierung sah sich durch den Beschluss des Landtages beauftragt, zügige Verhandlungen mit dem Land Berlin über die Änderung des Landesplanungsstaatsvertrages aufzunehmen, um eine Änderung des Landesentwicklungspro-

gramms dahingehend herbeizuführen, dass am Flughafen BER Tagflug, aber kein planmäßiger Nachtflug stattfinden soll, um Lärmbetroffenheiten zu reduzieren. Zudem soll sie sich bei den übrigen Gesellschaftern der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH dafür einsetzen, dass die Betriebszeiten für planmäßige Flüge verkürzt werden. Auch sollen Maßnahmen ergriffen werden, mit dem die Fluglärmbelastung vor allem für das unmittelbare Umfeld, aber auch darüber hinaus noch weiter reduziert werden. ²⁸⁷

Formal hat die Staatskanzlei den vom Präsidenten des Landtages an die Landesregierung übersandten Landtagsbeschluss dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als federführendem Ressort zugewiesen. Dieses ist nach dem Landesplanungsstaatsvertrag und wegen der Regelung der Planungskommission formal dafür zuständig. Unabhängig davon hat sich Ministerpräsident Platzeck unmittelbar nach dem Beschluss an die Gesellschafter, den Bund, vertreten durch Bundesminister Ramsauer, und das Land Berlin, vertreten durch den Regierenden Bürgermeister Wowereit, gewandt und zunächst Gespräche auf politischer Ebene angekündigt, um Verhandlungsspielräume auszuloten.²⁸⁸

Der Europäische Gerichtshof (EUGH) hat zudem im Fall des Flughafens Zürich die Position Deutschlands bestätigt. Beim Flughafen Zürich gibt es ein Überflugverbot für Flugzeuge, die den Züricher Flughafen zwischen 21.00 und 06.00 Uhr werktags und zwischen 20.00 und 07.00 Uhr an Sonn- und Feiertagen anfliegen. Der EUGH hat dabei aber auf internationale Rechtsbeziehungen abgestellt, die innerstaatlich in Deutschland keine Geltung haben. Insofern können nach Aussage der Landesregierung aus der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes keine Schlussfolgerungen für potenzielle Entscheidungen in Deutschland gezogen werden ²⁸⁹.

Ziel des voraussichtlich langen Gesprächsprozesses sind tragfähige Lösungen, von denen die Landesregierung hoffte, dass sie von den anderen Gesellschaftern mitgetragen werden. Die beiden anderen Gesellschafter hatten sich aber bereits klar und deutlich ablehnend öffentlich geäußert. Ziel ist weiterhin, den Menschen im Umfeld des Flughafens mehr Nachtruhe zu ermöglichen.²⁹⁰

In der 3. Sitzung am 15. April 2013 erklärte die Landesregierung, dass die jetzigen Nachtflugregelungen des Flughafens Schönefeld (alt) am 31. Oktober 2013 auslaufen. Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat deswegen im Januar 2013 ein Verfahren eingeleitet, um zu ermitteln, wie die Verlängerung der Nachtflugregelungen aussehen könnte. In dem Zusammenhang hat das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft den Vorschlag unterbreitet, bereits zu diesem Zeitpunkt für den Flughafen Schönefeld (alt) Regelungen zu treffen, die denen des Flughafens BER nahe kommen. Das Beteiligungsverfahren war ausgewertet.²⁹¹

²⁹¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses am 15. April 2013, S. 16.

²⁸⁷ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses am 11. März 2013, S. 26.

²⁸⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses am 11. März 2013, S. 26.

²⁸⁹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses am 11. März 2013, S. 27.

²⁹⁰ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses am 11. März 2013, S. 27.

Dem Vorschlag stimmten die Fluglärmkommission, der Fluglärmschutzbeauftragte und das Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg zu. Alle anderen Beteiligten lehnten den Vorschlag ab. Da eine Einschränkung der Nachtflugregelung am Flughafen Schönefeld (alt) nur im Einvernehmen mit den Beteiligten umgesetzt werden kann, kam der Vorschlag daher nicht zum Tragen. Die bisher bestehenden Regelungen für den Flughafen Schönefeld (alt) wurden daher verlängert.²⁹²

Weiter berichtete die Landesregierung, dass die Staatskanzlei informelle Gespräche mit Vertretern der Gesellschafter auf Arbeitsebene, mit der Deutschen Flugsicherung und der FBB aufgenommen hat. Über den Inhalt der Gespräche wurde Vertraulichkeit vereinbart. Zudem sollte am 16. April 2013 ein Gespräch mit den Vertretern der Bürgerinitiativen aus Kleinmachnow stattfinden und dabei ein Rechtsgutachten übergeben werden, in dem es um die Handlungsmöglichkeiten des Landes Brandenburg geht. ²⁹³

In der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013 ergänzte die Landesregierung, dass weiterhin auf verschiedenen Ebenen mit den Beteiligten am Luftfahrtgeschehen Gespräche geführt werden. Es sind Gespräche mit den Airlines und den Kammern und Wirtschaftsverbänden, aber auch mit der Bürgerinitiative geführt worden. Mit der Deutschen Flugsicherung, der Flughafengesellschaft und der Genehmigungsbehörde wurde über die betrieblichen Regelungen gesprochen. Darüber hinaus erfolgten informelle Gespräche mit Vertretern der Gesellschafter, die formalisiert werden sollten. 294

Hinsichtlich der betrieblichen Regelungen wurden das Modell "Frankfurt" und die entsprechende Frankfurter Erklärung zugrunde gelegt. Es wird untersucht, ob und wie dies auf den Flughafen BER übertragen werden kann. Die Deutsche Flugsicherung, die über den technischen und planerischen Sachverstand verfügt, hat die Klärung einiger Fragen, beispielsweise Fragen zu den Anflugwinkel oder Abflugwinkel übernommen. Die Gespräche werden weitergeführt. Gegebenenfalls muss der Kreis der Gesprächspartner erweitert werden.²⁹⁵

Nach Ansicht der Landesregierung umfasst die Entschließung des Landtages zwei generelle Aspekte. ²⁹⁶ Zum einen betrifft die Entschließung einen technisch betrieblichen Teil, welcher die Deutsche Flugsicherung und die Airlines tangieren. Der zweite Teil umfasst eher die Genehmigung des Flughafens oder die Planfeststellung. Bei dem Thema der Flugzeiten ist die Landesregierung der Auffassung, dass es dazu eines Grundkonsenses der drei Gesellschafter der Flughafengesellschaft bedarf. Brandenburg befindet sich nicht in einer Position der Stärke.

68

²⁹² Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses am 15. April 2013, S. 17.

²⁹³ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses am 15. April 2013, S. 17.

²⁹⁴ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 29.

²⁹⁵ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 30.

²⁹⁶ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 30, 31.

Daher kann nicht mit straffen Terminierungen oder Formulierungen in diese Gespräche gegangen werden, sondern es muss Überzeugungsarbeit geleistet werden.

In der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER wurde lediglich kurz berichtet, dass die Gespräche weitergeführt wurden. 298

Entsprechendes wurde am 19. August 2013 in der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER erklärt. 299 So wurden die Gespräche mit dem Land Berlin und dem Bund fortgesetzt. Im Hinblick auf die anstehende Bundestagswahl bestand kaum Hoffnung. dass die Bundesregierung von ihrer Position abrückt. Es bestand aber Zuversicht, dass bei den Spitzengesprächen mit mehr Einsicht gerechnet werden kann. Die Frage, welche juristischen Möglichkeiten das Land Brandenburg hat, ist kontrovers. 300 Ob mit der alleinigen Änderung des Landesplanungsstaatsvertrages etwas erreicht werden kann, erscheint ebenfalls nicht einfach. Es ist bekannt, dass der Planungsstaatsvertrag allein nicht zwingend juristisch dazu führt, dass das Ergebnis dem Wunsch des Landtages entspricht. Deswegen wird verhandelt. Vor dem Hintergrund, möglichst rasch zu Ergebnissen zu gelangen, ist die Landesregierung der Ansicht. dass die Kündigung des Landesplanungsstaatsvertrages dazu nicht führen kann. 301 Im Übrigen würde auch eine Kündigung zum Ergebnis haben, dass das Land die Kompetenz hätte, die Landesplanung allein zu steuern. Die Fachplanungsverfahren können nicht über die Landesplanung in dem Sinne gesteuert werden, dass eine vorhandene Fachplanung im Nachhinein durch die Landesplanung geändert wird.

Nach Aussage der Landesregierung in der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013 wurden die informellen Gespräche weiter fortgeführt. Man hat sich nun mit dem Land Berlin geeinigt, den formalen Weg der Planungskonferenz zu beschreiten. Diese Planungskonferenz ist die Voraussetzung für die Änderung der landesplanerischen Grundlagen. Die dazugehörige Interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) tagte noch im November 2013. Damit befindet man sich in einem formellen Verfahren, welches im Ergebnis in einer Planungskonferenz des Regierenden Bürgermeisters und des Ministerpräsidenten münden wird. Vom Bund gab es wenig Rückkopplung aufgrund der im Vordergrund stehenden Koalitionsverhandlungen.³⁰² In der 8. Sitzung des Ausschusses am 16. Dezember 2013 wurde das Thema Nachtflugverbot zunächst umfassend mit dem Bürgermeister und den Bürgern der Gemeinde Schulzendorf erörtert. 303 Zu dem eigentlichen Tagesordnungspunkt berichtete die Landesregierung, dass aufgrund der Materialien, welche die bereits angesprochene IMAG Anfang 2014 vorlegen soll, eine Planungskonferenz unter Leitung des Ministerpräsidenten und des Regierenden Bürgermeisters von Berlin stattfinden soll. Zudem gab es Gespräche mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

²⁹⁷ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 32.

²⁹⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 35.

²⁹⁹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 27.

³⁰⁰ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19.08. 2013, S. 28.

³⁰¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19.08. 2013, S. 29.

³⁰² Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2013, S. 32.

³⁰³ Vgl. Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, TOP 1, S. 4 ff.

Diese sind aber insofern fruchtlos verlaufen, da die Landesregierung auf die neue Bundesregierung verwiesen wurde. Ziel ist, möglichst kurzfristig mit dem neuen Bundesverkehrsminister ins Gespräch zu kommen, um über gemeinsame Initiativen als Gesellschafter zu sprechen im Hinblick auf eine Änderung der Planfeststellung und der Betriebsgenehmigung. In den Materialien wurden auch Modellrechnungen über Nachtflugbewegungen über den Flughäfen Schönefeld und Tegel, bezogen auf die Zeitscheiben von einer halben Stunde zwischen 22.00 - 22.30 Uhr, 22.30 - 23.00 Uhr, 23.00 - 23.30 Uhr, 23.30 - 24.00 Uhr und von 05.00 - 05.30 Uhr und 05.30 - 06.00 Uhr und nachrichtlich auch die Zeit von 24.00 - 05.00 Uhr dargestellt. Letztere ist von dem Volksbegehren nicht betroffen, weil das schon durch den Planfeststellungsbeschluss geregelt wurde.

Hinsichtlich der betrieblichen Maßnahmen für mehr Lärmschutz orientiert man sich an den Frankfurter Vereinbarungen, die teilweise umgesetzt wurden, teilweise geprüft werden. In Hannover gibt es neue Modelle, die die Deutsche Flugsicherung führt und bei denen es um Fragen nach lärmarmen Anflugverfahren, um stärkere Spreizung der Lärmentgelte und die Frage geht, ob die Auswahl der Start- und Landebahn zu bestimmten Zeiten nicht so erfolgen kann, dass eine Bahn möglichst nicht benutzt wird.

Am Beispiel des Flughafens BER ist dies die Nordbahn nach Westen. Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ist sehr betroffen. Die Gemeinde hat zwar das Urteil des Oberverwaltungsgerichts erwirkt, damit die Route nachts zum Start nicht direkt über Blankenfelde, sondern mit einem 15°Grad-Knick über Mahlow führt. Die Absichten des Bundesaufsichtsamts in diesem Bereich sind noch nicht bekannt. Aber nach Einschätzung der Landesregierung ist es möglich, dass man auf diese Route nachts verzichtet und nur über die Südbahn nach Westen startet. Solche Modelle werden mit den Airlines und der Deutschen Flugsicherung gerade genau untersucht. Die Deutsche Flugsicherung und die Airlines sind diesbezüglich zurückhaltender als die Landesregierung, schließen dies aber nicht aus. Solche Modelle haben den Vorteil, dass sie nicht mit einer Genehmigungsänderung oder mit einer Änderung der Planfeststellung beschlossen werden müssen, sondern so umgesetzt werden können. Nach der vorläufigen Sicht der Landesregierung kann im Alleingang juristisch nichts durchgesetzt werden.

In der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014 verständigten sich die Ausschussmitglieder zunächst darauf, in der nächsten Sitzung des Ausschusses ein Fachgespräch mit den Initiatoren des Volksbegehrens durchzuführen, um das Verfahren zu erläutern und nach weiteren Lösungen zu suchen, um sich dem Problem zu nähern.

Die Landesregierung machte darauf aufmerksam, dass jedem und damit auch ihr selbst von Beginn an klar war, dass die Annahme des Volksbegehrens und damit dessen Umsetzung eine große Herausforderung darstellt. Mit dem Beschluss zum Volksbegehren wurde die Landesregierung aufgefordert, in drei wesentlichen Punkten zu handeln. Zunächst sollen Verhandlungen mit dem Land Berlin über eine Änderung der Landesplanung aufgenommen werden, um ein Nachtflugverbot als raumordnerisches Ziel im Landesentwicklungsprogramm des Landes Brandenburg zu verankern.

³⁰⁴ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 52 ff.

Auch sollen Verhandlungen mit den Gesellschaftern über eine Änderung der Betriebszeiten geführt werden. Letztlich muss im technischen, betrieblichen und organisatorischen Bereich alles getan werden, um für mehr Nachtruhe im Umfeld des Flughafens BER zu sorgen. Zudem sollen die Betriebsregelungen am neuen Flughafen im Hinblick auf mehr Lärmschutz überprüft und Aktivitäten im Bundesrat in Richtung gesetzlicher Änderungen auf Bundesebene entfaltet werden. Der Landtag hat damit im Rahmen der Annahme des Volksbegehrens etwas beschlossen, das über das eigentliche Volksbegehren noch hinausgeht. Aber aus mehreren Gründen ist dies nach Ansicht der Landesregierung zielführend. 305

Die Landesregierung betonte, dass der Flughafen nur im Einklang mit seinem Umfeld ein Erfolg werden kann. Die Akzeptanz des Projektes hängt wesentlich von der Akzeptanz in der Bevölkerung im Umfeld und damit auch von den getroffenen Maßnahmen im Bereich des Lärmschutzes ab. Dazu gehört auch, dass mehr als bislang für den Lärmschutz am und um den Flughafen BER getan wird. Die Verhandlungen werden mit dem Ziel geführt, mehr Nachtruhe am Flughafen zu erreichen. Neben den technischen Lösungen und den organisatorischen Fragen wird um mehr Nachtruhe und um eine Verringerung der Flugzeiten gekämpft. 306

Dazu hat Ministerpräsident Dr. Woidke mehrfach mit dem Regierenden Bürgermeister von Berlin, Herrn Wowereit, und dem ehemaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Herrn Dr. Ramsauer, gesprochen. Beide hatten sich sehr zurückhaltend, besonders zu der Frage der veränderten Nachtflugzeiten, geäußert. Ministerpräsident Dr. Woidke hatte sich bereits mit einem Schreiben an den neuen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herrn Dobrindt, gewandt. Auch mit ihm wird wenige Tage nach der Sitzung des Sonderausschusses BER ein Gespräch über die Ziele des Volksbegehrens und die Ziele der Brandenburger Landesregierung geführt. Die Landesregierung äußerte sich vorsichtig optimistisch, dass man in den weiteren Verhandlungen zu mehr Nachtruhe kommen wird. Dies erschien auch vor dem Hintergrund jüngster Entwicklungen beim Bund bzw. im Hinblick auf den Koalitionsvertrag zwischen der CDU Hessen und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Hessen für die 19. Wahlperiode des Hessischen Landtags (im Folgenden: Hessischer Koalitionsvertrag) realistisch.

Bei dem vorgelegten Bericht vom 27. Dezember 2013 (Bericht auf Grund der Beschlüsse des Landtages vom 27. Februar 2013, Volksbegehren "Für eine Landesentwicklungsprogrammes Absatz 11 des des § 19 Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER!)", LT-Drucksachen 5/6894-B und 5/6916-B und Brandt 5. Juni 2013 "Akzeptanz für den Flughafen Willy Nachtruhekompromiss (erhöhen)", LT-Drucksache 5/7376-B) handelte es sich nicht um einen Abschlussbericht. Der Bericht gab vielmehr den Stand der Verhandlungen mit dem Bund und dem Land Berlin wieder. Die Vorschläge zu den Betriebszeiten stießen auf wenig Widerhall.

³⁰⁶ Vgl. Ministerpräsident Dr. Woidke, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 27.

³⁰⁵ Vgl. Ministerpräsident Dr. Woidke, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 26.

³⁰⁷ Vgl. Ministerpräsident Dr. Woidke, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 27.

Auch der Versuch der Landesregierung, bedarfsseitig zu argumentieren, sodass es Möglichkeiten gibt, die Interessen zu vereinbaren, stieß auf wenig Zustimmung.³⁰⁸

Parallel zu der Diskussion um das Volksbegehren mit der klaren Zielrichtung -Verhandlungen mit dem Ziel die Landesplanung zu ändern - ist nach Ansicht der Landesregierung seit Sommer 2013 eine weitere Zielrichtung hinzugekommen. Seit der Anhörung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft steht nicht mehr die alleinige Änderung der Landesplanung im Vordergrund, sondern der Versuch, als luftrechtliche Genehmigungsbehörde im sogenannten Alleingang die luftrechtliche Genehmigung und die Planfeststellung zu ändern. Entsprechend dem Beschluss des Landtages hat die Landesregierung eine dreifach-Strategie vorgenommen. Auf der einen Seite hält sich die Landesregierung an die Vorgaben des Landtages und des Volksbegehrens und verfolgt die Änderung der Landesplanung. Dazu findet im ersten Quartal 2014, voraussichtlich im März, eine Landesplanungskonferenz statt. Dieses Gremium steuert gemeinsam die Landesplanung für Berlin und Brandenburg. Vorsitzende sind der Ministerpräsident des Landes Brandenburg und der Regierende Bürgermeister des Landes Berlin. Die Planungsminister beider Länder sind ebenfalls anwesend. Dann wird es eine differenzierte Auseinandersetzung zu dem Volksbegehren - Änderung der Landesplanung mit dem Ziel des Verbots des planmäßigen Nachtfluges - geben.

Der zweite Teil ist in der Entschließung des Landtages enthalten. Es werden die Gespräche mit den Gesellschaftern mit dem Ziel geführt, die Gesellschafter zu einer gemeinsamen Initiative zu bewegen, den Planfeststellungsbeschluss und die Betriebsgenehmigung zu ändern. Dies ist noch nicht abgeschlossen.

Den dritten Teil - Stichwort "Technik" - diskutiert die Fluglärmdiskussion bereits seit zwei Jahren. Hier gab es in der Ausschusssitzung nicht viel Neues zu berichten. Aber es gibt verschiedene Überlegungen, die durchaus zu einer verminderten Lärmbelastung für viele Menschen führen können. Ähnliches ist auch in Hessen Gegenstand der Koalitionsverhandlungen gewesen. Im März 2014 sollen dann Ergebnisse vorliegen. ³⁰⁹

Weiterhin war die Landesregierung überzeugt, dass ein Mehr an Nachtruhe der Wirtschaftlichkeit des Flughafens keinen nachhaltigen Schaden zufügen wird. Aber sie hat nicht von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr gesprochen. Denn dies scheint nach den geführten Gesprächen unrealistisch. Vielmehr muss ein Mehr an Nachtruhe durch zusätzliche Zeiten, an denen nicht geflogen wird, erreicht werden. 310

Vor dem Hintergrund des Volksbegehrens stellt sich die Frage, so die Landesregierung, ob die Kündigung der Landesplanung hilft. Das Begehren fordert auf, die Landesplanung zu ändern. Wenn die Landesplanung wegfallen würde, kann sie nicht geändert werden.

³⁰⁹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 27.

³⁰⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 27.

³¹⁰ Vgl. Ministerpräsident Dr. Woidke, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 29.

Die LuBB befindet sich hinsichtlich der Themen Flughäfen Schönefeld (alt) und BER nach wie vor in ausschließlicher Zuständigkeit des Landes Brandenburg. Es war aber richtig, so die Landesregierung, alle luftrechtlichen Zuständigkeiten zum Thema Schönefeld an einem Standort zu konzentrieren, um die Leute vor Ort zu haben. Dadurch wurden aber keine Rechte und Pflichten an das Land Berlin übertragen. Die jetzige Beteiligung ist früher die Benehmensherstellung gewesen. Diese Zusammenarbeit zwischen Brandenburg, Berlin und dem Bund hat es an dieser Stelle immer gegeben. 312

Die Verhandlungspartner haben den Beschluss des Landtages nicht akzeptiert. Es muss darüber diskutiert werden, welche zusätzlichen Möglichkeiten es noch gibt. Ministerpräsident Dr. Woidke hat angekündigt, dass er noch Gespräche führen wird. 313

Die unterschiedlichen Auffassungen waren bereits bei dem Beschluss der Annahme des Volksbegehrens dokumentiert gewesen. Insofern stellte die Landesregierung klar, dass alles, was entsprechend dem Landtagsbeschluss umgesetzt werden kann, auch umgesetzt wird.³¹⁴

2. Einzelthemen

2.1 Vorstellung der neuen Organisationseinheit BER/ Finanzierung der Stabstelle Flughafenkoordinator in der Staatskanzlei

In der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013 stellte die Landesregierung die neue Organisationseinheit "Flughafenkoordinierung" wie folgt vor: 315

Aufgrund der Situation der Gesellschaft, aber auch aufgrund der Übernahme des Amtes des Vorsitzenden des Aufsichtsrates sollten zusätzliche Aufgaben sinnvollerweise innerhalb der Regierung und innerhalb der Landesverwaltung erledigt werden.

Es handelt sich bei der Arbeitseinheit explizit nicht um eine Taskforce. Sie soll vielmehr Informationen identifizieren, diese verknüpfen und so zur optimalen Information und Vorbereitung des Aufsichtsratsvorsitzenden beitragen. Gleichzeitig soll ein Beitrag zur Optimierung der Regierungsarbeit und der Koordination der Ressorts und zur Betreuung des Flughafenumfeldes geleistet werden.

³¹¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 31.

³¹² Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 34.

³¹³ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 31.

³¹⁴ Vgl. Wirtschaftsminister Christoffers, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 38.

³¹⁵ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 30 ff.

Es geht insbesondere darum, die Informationen zu steuern und diese den betroffenen Bürgern gegenüber besser als bisher zu kommunizieren.

Es gibt zwei Säulen unterhalb des Staatssekretärs. Die erste Säule beschäftigt sich mit dem Flughafen im engeren Sinne, mit dem Aufsichtsrat und der Geschäftsführung. Die zweite Säule widmet sich dem Thema Kommunikation und Organisation. Insgesamt umfasst die Einheit circa zehn Personen. 316

Innerhalb der Landesregierung wurden sowohl juristischer und betriebswirtschaftlich Sachverstand als auch Experten zusammengezogen, die sich mit Bauabläufen und Bauplanung beschäftigen. Eine Person ist Architekt und hat früher Großprojekte als Bauleiter gesteuert. Dazu kommen Personen, die sich mit der Kommunikation beschäftigen oder die einen juristischen Hintergrund haben.³¹⁷

Dabei wurde aus den Häusern qualifiziertes Personal abgeordnet. Das bedeutet, dass die Stellen und das Geld vorhanden sind und bei den Häusern verbleiben, aber die Personen an anderer Stelle arbeiten. Zudem kam die Idee auf, dies analog zu Berlin zu regeln und die Beratung von der Gesellschaft finanzieren zu lassen. 318

In der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER war zudem die Frage nach der Finanzierung der Organisationseinheit aufgeworfen, aber nicht abschließend geklärt worden. 319 Dabei ging es insbesondere um die Umsetzung des Beschlusses des Ausschusses für Haushalt und Finanzen vom 24. Januar 2013, mit dem die Landesregierung gebeten wurde, dafür Sorge zu tragen, dass die Personal- und Sachkosten, die sich zur Unterstützung des Aufsichtsratsvorsitzenden der FBB zusätzlich in der Staatskanzlei ergeben, von der FBB erstattet werden.

Die Landesregierung teilte im Rahmen des Tagesordnungspunktes "Bericht der Landesregierung zur Finanzierung der Stabstelle Flughafenkoordinator in der Staatskanzlei" in der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013 mit, 320 dass nun zwischen den einzelnen Aufgaben der Koordinierungsstelle genau differenziert wird. Die Grundsätze der Landeshaushaltsordnung (LHO), insbesondere § 65 Landeshaushaltsordnung sowie die Beteiligungsgrundsätze des Landes -Corporate Gouvernment Kodex für die Beteiligungen - sind zu beachten.

Die Aufgaben der Flughafenkoordination umfasst das Tätigkeitsfeld "Kommunikation", das heißt die Kommunikation mit Bürgern, Bürgerinitiativen, Bürgermeistern und Wirtschaftsvertretern. Insoweit handelt es sich um originäre Landespolitik, wie beispielsweise die Frage nach der Umsetzung des Landtagsbeschlusses zum Volksbegehren. Dies koordiniert die Arbeitseinheit und ist finanziell nicht als Angelegenheit der Gesellschaft zuzuordnen.

³¹⁶ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013. S. 30.

³¹⁷ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 30.

³¹⁸ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 31.

³¹⁹ Vgl. Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 31.

³²⁰ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 28.

Nach den Vorgaben der Landeshaushaltsordnung kann es daher nur um diejenigen Bereiche gehen, die sich mit der Gesellschaft selbst und mit der Aufsichtsratstätigkeit beschäftigen. Die LHO verlangt ein wichtiges Landesinteresse an einer Beteiligung. Insbesondere muss das Land einen angemessenen Einfluss im Aufsichtsrat oder in einem entsprechenden Überwachungsorgan sicherstellen. Aufgrund der 37 %igen Beteiligung des Landes an der Flughafengesellschaft liegt es im Interesse des Landes, seinen nach der LHO geforderten Einfluss entsprechend auszuüben. Und diese Koordinierung der politischen Einflussnahme liegt in der Staatskanzlei.

Mit der Übernahme des Aufsichtsratsmandates hat der Ministerpräsident entschieden, das Aufgabengebiet Flughafenkoordinierung deutlich stärker als bisher zu besetzen. Daher ist dies eine Organisation, die unter anderem die Landesinteressen gegenüber der Gesellschaft vertritt. Daher scheidet eine Refinanzierung im Sinne der Überlegungen des Haushalts- und Finanzausschusses aus.³²¹

Die Landesregierung fügte hinzu, dass die Flughafengesellschaft über ein eigenes Büro zur Dienstleistung für den Aufsichtsrat verfügt. Überdies wurde eine Ausschreibung vorbereitet, die zu einem eigenständigen zusätzlichen Controllinggremium für den Aufsichtsrat führen soll. Letztlich nimmt die Gesellschaft die Möglichkeit wahr, im Einzelfall zusätzliche Beratungskapazität in Fragestellungen des Aufsichtsratsvorsitzenden oder des Aufsichtsrats wahrzunehmen. Dies sah auch der Bundesgerichtshof bereits in seinem Urteil vom 15. November 1982 ähnlich.³²²

2.2. Bericht der Landesregierung zu den Hintergründen der Absage des Flughafenexperten Wilhelm Bender zur Aufnahme einer Beratertätigkeit in der FBB

In der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013 berichtete die Landesregierung³²³ im Rahmen des Tagesordnungspunktes "Bericht der Landesregierung über die außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 13. Februar 2013", dass der Aufsichtsrat beschlossen hat, Herrn Dr. Wilhelm Bender als Chefberater der Flughafengesellschaft unter Vertrag nehmen zu wollen. Dies sollte zumindest für die nächsten Monate, bis ein neuer Geschäftsführer mit Gesamtverantwortung gefunden wurde, geschehen. Hintergrund für die beabsichtigte Anstellung war, dass Herr Dr. Bender ein sehr erfahrener Flughafenmanager ist. Er hat viele Jahre erfolgreich den Flughafen Fraport in Frankfurt am Main geleitet. Herr Dr. Bender sollte als Berater der Geschäftsführung fungieren und von der Gesellschaft angestellt und finanziert werden. Er sollte aber keine operativen Zuständigkeiten erhalten. Herr Amann würde zuständiger Geschäftsführer bleiben.

75

³²¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 28.

³²² Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 29.

³²³ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 6.

³²⁴ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 7.

³²⁵ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 12.

Vor dem Hintergrund der Absage von Herrn Dr. Bender berichtete zunächst die Landesregierung in der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013 im Rahmen des Tagesordnungspunktes "Bericht der Landesregierung zu den Hintergründen der Absage des Flughafenexperten Wilhelm Bender zur Aufnahme einer Beratertätigkeit in der FBB". 326 Hierzu teilte sie Folgendes mit:

Herr Dr. Bender hatte eine Pressemitteilung veröffentlicht. Darin erklärte er, dass er dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Herrn Platzeck, mitgeteilt hat, dass er trotz gutem persönlichen Verhältnisses zu ihm nicht als Berater für den BER zur Verfügung steht. Er begründete dies mit den deutlich gewordenen unterschiedlichen Auffassungen der Gesellschaft, der Nichteinhaltung von Verabredungen und der mehrfach vereinbarten Vertraulichkeit. ³²⁷ Herr Dr. Bender sagte zudem in einem Interview, dass sich der Aufsichtsratsvorsitzende korrekt verhalten hat. Wie die Zahlen an die Öffentlichkeit gelangt sind, konnte die Landesregierung nicht erklären. Die Landesregierung bedauerte, dass Herr Dr. Bender über einen Bruch von Vertraulichkeiten verärgert gewesen war. Die Vertragsunterzeichnung wäre durch die Geschäftsführung der FBB und Herrn Dr. Bender erfolgt. ³²⁸

In der gleichen Sitzung beriet der Sonderausschuss BER, ob eine Anhörung des Herrn Dr. Bender als Sachverständigen zum Gesamtflughafenkomplex durchgeführt werden soll. Letztlich sprachen sich die Ausschussmitglieder mehrheitlich gegen eine solche Anhörung aus. 329

2.3 Situation der Flughäfen Tegel/Schönefeld (alt)

Der Ausschuss hatte im Rahmen seines Arbeitsplanes beschlossen, die Sitzung am 15. April 2013 dafür zu nutzen, die Situation der Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) näher zu betrachten. Letztlich wurde das Thema auch in den weiteren Sitzungen des Sonderausschusses weiter beraten.

2.3.1 Instandsetzung Tegel und Schönefeld (alt)

In der 1. Sitzung des Sonderausschusses am 14. Februar 2013 berichtete die Landesregierung, dass in der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 13. Februar 2013 intensiv über die Sanierung und Modernisierung der nun länger im Betrieb befindlichen Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) diskutiert und schließlich ein Finanzrahmen von 10 bis 20 Millionen Euro hierfür zur Verfügung gestellt wurde. Die Geschäftsführung würde durch prioritäre Maßnahmen in der nächsten Zeit die Betriebsfähigkeit des Flughafens Tegel und einen Mindestkomfort für die Fluggäste, aber auch für die Mitarbeiter garantieren. Diese sollten bis zur nächsten Aufsichtsratssitzung vorgelegt werden.

³²⁶ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 22.

³²⁷ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 22.

³²⁸ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 22.

³²⁹ Vgl. Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 24 ff.

Zudem wurde darauf hingewiesen, dass zu dieser Gesellschaft hunderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehören, die in Tegel und Schönefeld (alt) seit langer Zeit unter schwierigen Bedingungen, da die Kapazitätsgrenzen erreicht und überschritten sind, engagiert arbeiten.³³⁰

Die Geschäftsführung wurde beauftragt, dem Aufsichtsrat bis zum 8. März 2013 zu erläutern, wo finanzieller Einsatz nötig und dringlich ist. Einige Bereiche hatten sich in der Aufsichtsratssitzung bereits herausgestellt; es ging um Fragen der Ertüchtigung, gewisse Sicherheitseinrichtungen, Instandhaltungsmaßnahmen der Baulichkeiten, aber auch der Sanitäranlagen sowohl für die Fluggäste als auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seitens der Geschäftsführung der FBB wurde ergänzt, dass sie Teile der Start- und Landebahn sanieren muss. Die Beläge sind derart verschlissen, dass sie für den weiteren Betrieb ertüchtigt werden müssen. Bei einem Auslaufen der Flugtätigkeit in diesem Jahr wäre das weniger bedenklich gewesen. Dasselbe galt für die Klimatisierung. Ein großer Bereich waren die IT-Anlagen; dort waren Wartungsverträge zu verlängern und Lizenzen zu erneuern. Die FBB wollte keine Kapazitäten erweitern, sondern die Anlagen in Stand setzen, damit sie bis mindestens Oktober 2013 ihre Funktion erfüllen können.³³¹

In der 2. Sitzung des Sonderausschusses am 11. März 2013 wurde folgendes berichtet:

Da schon länger geplant war, den Flughafen Tegel zu schließen, war seit längerem auf Reparaturen verzichtet worden. Die Funktion der Gepäckbänder war beeinträchtigt und es gab dafür keine Reserven. Daher musste vieles manuell betrieben werden. 332

Es gibt wachsende Passagierzahlen in dem viel zu kleinen und schlecht ausgestatteten Flughafen Tegel. Im Flughafen Tegel werden mehr Menschen abgefertigt, als für die er eigentlich zugelassen ist. Das führt zu besonderen Engpässen. Eine Renovierung war daher überfällig. Es sollte versucht werden, dass die Anschaffungen möglichst weiterverwendet werden können. Aber das Interesse der Gesellschaft war, in den Flughafen Tegel möglichst wenig zu investieren, da dies zulasten des Finanzrahmens des Flughafens BER geht.

Im Aufsichtsrat ist in der außerordentlichen Sitzung am 8. März 2013 viel Zeit darauf verwendet worden, eine Liste über die notwendigen Reparaturen an den Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) zu erstellen. Die Notwendigkeiten in Schönefeld (alt) wurden im Vergleich zu Tegel als marginal eingeschätzt.

³³¹ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2012, S. 7.

³³⁰ Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2012, S. 6

³³² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 7.

³³³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 6.³³⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 13.

³³⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 13.

Per Aufsichtsratsbeschluss wurden Mittel bis zu 20 Millionen Euro freigegeben, damit möglichst schnell begonnen werden kann, nach dieser Prioritätenliste das Erforderliche am Flughafen Tegel abzuarbeiten, damit dieser die nächste Zeit noch zur Verfügung stehen kann. 335

In der dritten Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013 war das Thema "Situation der Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt)" als eigener Tagesordnungspunkt vorgesehen. Hierzu berichtete die Geschäftsführung der FBB. Diese teilte mit, dass der Aufsichtsrat dem Vorschlag der Geschäftsführung stattgegeben hat, 20 Millionen Euro für die Ertüchtigung der beiden Flughäfen freizugeben. Dabei entfielen 15 Millionen Euro auf den Flughafen Tegel und 5 Millionen Euro auf den Flughafen Schönefeld (alt). Die FBB erarbeitete eine detaillierte Planung. Bis April 2013 waren 60 % der Maßnahmen, die schnell erledigt werden mussten, in Auftrag gegeben worden. Das Geld wurde beispielweise für die Beseitigung von Schlaglöchern aus dem Winter auf dem Vorfeld, für die Funktionsfähigkeit der Gepäckbänder oder die sanitären Einrichtungen eingesetzt. Der Flughafen Tegel wird in den nächsten Jahren weiter wachsen. Dieses Problem wird mit diesen Mitteln nicht gelöst. 336

Auch in der Aufsichtsratssitzung am 16. August 2013 wurde über die Ertüchtigung der Flughäfen Tegel und Schönefeld (alt) gesprochen. In der 6. Sitzung des Sonderausschusses teilte die Landesregierung hierzu mit, dass die Maßnahmen weitgehend bis Ende des Jahres 2013 umgesetzt und durchgeführt sein sollen.³³⁷

2.3.2 Ertüchtigung der Nordbahn in Schönefeld (alt)

Der Landesregierung berichtete in der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER im Zusammenhang mit der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates am 8. März 2013, dass eine Machbarkeitsstudie im Hinblick auf die eventuell vorgezogene Sanierung der Startbahn Nord erstellt wird. Die Sanierung sollte noch während der Bauphase des Flughafens erfolgen. Diese Machbarkeitsstudie sollte im Anschluss sehr intensiv im Aufsichtsrat diskutiert werden.³³⁸

Weiterhin wurde ausgeführt, dass ein Auftrag für die Leistungsstufen HOAI 1 - 7 erteilt worden ist. Die Vergabe wurde kurzfristig durchgeführt und hat ein Ergebnis erbracht. Es wurde versucht, mit der Firma, die mit ihrer Arbeit begonnen hatte, eine Übereinkunft zu finden, da sie die Arbeiten nachvollziehbarerweise nicht mehr fortführen musste. Ähnlich stellte sich die Situation bei der Landebahn Nord dar. 339

Die Geschäftsführung der FBB ergänzte, dass die zweistufige Machbarkeitsstudie zurzeit erarbeitet wurde. Eine erste, intern erbrachte Stufe sollte klären, ob es tech-

³³⁵ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S.11.

³³⁶Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 24.

³³⁷ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 6.

³³⁸ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S.11.

³³⁹ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 15.

nisch und betrieblich überhaupt möglich ist. Technisch war man sehr weit. Betrieblich war erforderlich, diese Vorhaben mit den Luftverkehrsgesellschaften abzustimmen, um sicherzustellen, dass diese Operationen funktionieren, wenn die Nordbahn geschlossen und die Südbahn abgewickelt wird. In einer zweiten Stufe sollten dann alle zu betrachtenden wirtschaftlichen Aspekte untersucht werden. Wenn man auch diese Stufe positiv abschließen und die Entscheidung getroffen wird, die Nordbahn früher zu sanieren, kann dies nicht realisiert werden, wenn nicht die Voraussetzung dafür geschaffen werden, um spätestens im August 2013 die Planungsvergabe durchführen zu können. Dafür müsste man als Sektorenauftraggeber bei einer europaweiten Ausschreibung jetzt zum Wettbewerb aufrufen. Ein vorliegendes Leistungsverzeichnis wurde aber nicht mit versandt. Denn es ging um die erste Stufe der Wettbewerbsgenerierung für den Teilnahmewettbewerb. Und diese war am 6. März 2013 veröffentlicht worden, damit für den Fall einer positiven Entscheidung, dann auch gehandelt werden kann. Die FBB schätzte ein, dass dies kein materielles Risiko darstellt. 340

Die Landesregierung verwies darauf, dass es eine Selbstverständlichkeit ist, dass technisch geprüft wird, ob dies möglich ist. Dies ist Aufgabe einer Geschäftsführung. Es war aus ihrer Sicht eindeutig, dass es keine Auftragsvergabe gibt, solange die Machbarkeitsstudie nicht vorliegt. Die Machbarkeitsstudie muss alle finanziellen Notwendigkeiten, Bedürfnisse, Bedarfe und Finanzierungsrealitäten enthalten und es im Anschluss entscheiden, was mit der Nordbahn geschieht.³⁴¹

Die Geschäftsführung der FBB berichtete in der 3. Sitzung des Sonderausschusses, dass die FBB in der letzten Aufsichtsratssitzung die Freigabe erhielt, eine Durchführbarkeitsstudie zu erstellen. Als Termin für den Aufsichtsrat war ursprünglich die Aufsichtsratssitzung im Juni vorgesehen gewesen. Die FBB beriet intern die Einzelheiten.³⁴²

Die Landesregierung unterrichtete den Sonderausschuss in der 4. Sitzung am 15. Mai 2013 darüber, dass in der Sitzung am 8. Mai 2013 zu Fragen im Zusammenhang mit der Überleitung auf den Flughafen BER und zum Umgang mit der Start- und Landebahn Nord im Aufsichtsrat als Ergebnis einer sehr sachlich geführten Erörterung mit der Geschäftsführung Einvernehmen darüber bestanden hat, dass die Geschäftsführung zunächst ein Gesamtkonzept vorlegen wird, das alle rechtlichen und finanziellen Fragen abdeckt. Dies war für Herbst 2013 avisiert. Geschäftsführung und Aufsichtsrat waren sich darin einig gewesen, dass Priorität der Gesellschaft die schnellstmögliche Inbetriebnahme des Flughafens BER ist. 343 Zur Sanierung der Nordbahn führte die Geschäftsführung der FBB aus, dass sie zu dem Ergebnis gelangt ist, dass die ursprüngliche Planung für die Sanierung in den Jahren 2017/2018 beibehalten werden soll. Zum einen wollte sich die FBB auf die Fertigstellung des Flughafens konzentrieren und zum zweiten würden für die Landebahnerneuerung

³⁴⁰ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 15.

³⁴¹ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 16.

³⁴² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 18.

³⁴³ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, , Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 11, 12.

zusätzlich 100 Millionen Euro benötigt, wobei es sich dann laut Plan um eigenverdiente Mittel handeln muss. Letztlich reicht eine Sanierung der Bahn bis 2018 aus. 344

Die Geschäftsführung der FBB betonte, dass man dem Flugverkehr in Berlin mit nur einer Landebahn nicht gerecht wird. Derzeit wird der Hauptstadtbetrieb mit drei Landebahnen betrieben. Wenn die Nordbahn erneuert wird, muss sie geschlossen werden. Implizit bedeutet dies, dass der Flughafen Tegel vorher nicht geschlossen werden kann.³⁴⁵

In der Sitzung des Aufsichtsrates am 12. Juni 2013 wurde dem Aufsichtsrat der Plan zur Sanierung der Nordbahn vorgestellt. Die Geschäftsführer erläuterten die Überlegung zur Sanierung der Start- und Landebahn in allen Varianten. Es würde beraten, welche Konsequenzen sich aus den verschiedenen Varianten ergeben würden. Es wurde festgelegt, dass zur nächsten Sitzung weitere Informationen vorzulegen sind, sodass man dann möglicherweise zu einer abschließenden Entscheidung kommen kann. 346

Aus der Aufsichtsratssitzung am 16. August 2013 teilte die Landesregierung dem Sonderausschuss am 19. August 2013 mit, dass es zur Sanierung der Nordbahn nochmals ein Gutachten geben wird, welches das vorliegende Gutachten verifiziert. Es wurde berichtet, dass der Unterbau der Nordbahn, der am meisten Zeit kosten würde, wenn er ausgekoffert und rekonstruiert würde, auch für die nächsten Jahrzehnte belastbar ist, sodass wahrscheinlich sowohl von der Kostenfrage als auch von der Zeitfrage her, die diese Sanierung in Anspruch nehmen würde, wesentlich günstigere Aussagen möglich sind als noch vor Kurzem. 347

In der Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 2013 machte sich der Aufsichtsrat vor Ort einen Eindruck über die Arbeiten am Nord- und Südpier. Er hat dort plastisch einen Eindruck von den Problemen erhalten, die die Techniker und Ingenieure bei der Fehlersuche und -behebung hatten. 348 Die FBB hat in dieser Sitzung zum Thema der temporären Nutzung der Südbahn deutlich gemacht, dass es gute Gründe gibt, die Sanierung der Nordbahn vor der Eröffnung des Flughafens BER anzugehen. Die Landesregierung erläuterte in der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, dass es sich um die Rekonstruktion der Fläche der Start- und Landebahn, um die Reparatur von Kabeln und Entwässerungssystemen, aber auch Festigung Seitenstreifen von und Schultern handelt. Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 2013 gab es den Konsens, dass die Sanierung vernünftigerweise vor Eröffnung des gesamten Flughafens BER gemacht wird. Die Finanzierung des Projektes soll mit Fremdmitteln geschehen.³⁴⁹

-

³⁴⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 19.

³⁴⁵ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 20.

³⁴⁶ Vgl. Finanzminister Dr. Markov, Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 6.

³⁴⁷ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 6.

³⁴⁸ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 27.

³⁴⁹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S 28.

Bei der Frage des weiteren Umgangs mit dem Nord- und Südpier spielt auch der Schallschutz eine wichtige Rolle (s. Ziffer 1.4.1.7). 350

In der 9. Sitzung des Sonderausschuss BER berichtete die Geschäftsführung der FBB, dass diese der Ansicht war, dass ab Juli 2014 mit der Sanierung der Nordbahn begonnen werden kann. Die FBB befand sich hierzu zu diesem Zeitpunkt in einem detaillierten Abstimmungsprozess mit der gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg.³⁵¹

2.1.3 **Sonderthema:** Weiterführung des Flughafens Tegel

Grundsätzlich steht der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 unter dem Vorbehalt der endgültigen Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof spätestens nach einer Übergangszeit von sechs Monaten nach Inbetriebnahme der ausgebauten Südbahn. Bereits im Rahmen der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013 brachte der Geschäftsführer der FBB, Herr Hartmut Mehdorn, im Rahmen seiner Vorstellung eine längere Offenhaltung des Flughafens Tegel ins Gespräch. Dem widersprach Ministerpräsident Platzeck noch in derselben Sitzung. Er erklärte, dass dieser Planfeststellungsbeschluss feststeht. Es gibt eine Halbjahresvakanz zwischen Eröffnung und Weiterbetrieb. Alles andere ist rechtlich in keiner Weise durchführbar und absehbar. Die Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof war eine der Grundbedingungen gewesen, um den Flughafenstandort Schönefeld plausibel zu machen.

Aus der Aufsichtsratssitzung am 12. April 2013 berichtete die Landesregierung, dass auch das Thema "Weiterführung des Flughafens Tegel" besprochen wurde. Es würde nicht darum gehen, diesen Standort um Jahre offen zu halten, sondern darum, im Rahmen der Inbetriebnahme des BER genau zu überlegen, in welchen Schrittfolgen diese Inbetriebnahme erfolgen soll. Es war auch über ein sogenanntes Soft Opening gesprochen worden, aber es wurde nichts entschieden. Welche Rolle dabei der Flughafen Tegel spielen könnte und wie die rechtlichen Rahmenbedingungen sind, war Gesprächsthema. Es hat im Aufsichtsrat niemand den Antrag gestellt oder thematisiert, dass der Flughafen Tegel über Jahre offen gehalten werden soll. Es ist erörtert worden, ob es rechtlich vorstellbar ist, einen Betrieb noch einige Monate über die 6 Monate hinaus, die in den bisherigen Rechts- und Beschlusslagen vorgesehen sind, aufrecht zu erhalten. Es war zunächst als rechtlich durchaus vorstellbar klassifiziert worden, aber die genauen Voraussetzungen und Bedingungen sind in dieser Aufsichtsratssitzung noch nicht erschöpfend dargestellt geworden. 356

³⁵⁰ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S 29.

³⁵¹ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Januar 2014, S. 9.

³⁵² Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2013, Seite 328.

³⁵³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 9.

³⁵⁴ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 29.

³⁵⁵ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 12.

³⁵⁶ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 4.

Daraufhin wurde in der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER die mögliche Weiterführung des Flughafens Tegel auf der Grundlage des Gutachtens des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages "Voraussetzung für die Weiterführung des Flughafens Berlin-Tegel" beraten. Seitens der Landesregierung wurde betont, dass es sich bei dem Gutachten nach Aussage der Verfasser selbst um eine summarische Betrachtung handelt. Im Gutachten ist deutlich gemacht worden, dass die Frage des Schicksals des Flughafens Tegel eine Berliner Entscheidung ist. Allerdings widersprach die Landesregierung dem Gutachten dahingehend, dass es eine Fachaufsicht bzw. sogar einen Durchgriff der bundesrechtlichen Regelungskompetenz geben soll. Denn nach Ansicht der Landesregierung gibt es nach den verfassungsrechtlichen Vorschriften des Grundgesetzes keine Durchgriffsmöglichkeit des Bundes auf die Raumordnung der Landesplanung. Tatsächlich gibt es eine Fachaufsicht im Luftrecht. Die Landesplanung fällt aber in die alleinige Zuständigkeit der beiden Länder Berlin und Brandenburg.

Bis auf die raumordnungsrechtlichen Aspekte, die konkret dargelegt sind, wird in dem Gutachten aber nur ausgesagt, welche Rechtsgrundsätze allgemein zur Anwendung kommen. Es wird konkret dargelegt, welche Rechtsgrundsätze geändert werden die müssten. Würde Landesplanung geändert, hätten die Berliner Luftverkehrsbehörden Möglichkeit, die Ånderungen an Entschließungsbeschlüssen vorzunehmen. Aus den belastenden Verwaltungsakten für die Flughafengesellschaft könnten auch die Bürger begünstigende Aspekte entnehmen. Es ist ein Vorteil für den Bürger, dass am Flughafen Tegel nicht mehr geflogen wird. Die Änderung der Landesplanung bedürfte einer differenzierten juristischen Bedarfsbegründung.

In der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013 äußerte sich nochmals die Geschäftsführung zu dieser Thematik. Das Thema "Weiterführung des Flughafens Tegel" wurde aus Sicht des Geschäftsführers nicht sachlich, sondern nur dogmatisch diskutiert. Es gibt den Planfeststellungsbeschluss. Nach seiner Auffassung war es nach wie vor sinnvoll, darüber zu sprechen, ob diese sechs-Monats-Regel eine kluge Entscheidung war. Die Geschäftsführung warf die Frage auf, ob es klug ist, über Nacht zwei Flughäfen zu schließen und gleichzeitig müsse in einem Flughafen alles funktionieren.³⁵⁸

2.4 Flughafenasyl

Ebenfalls in der 3. Sitzung am 15. April 2013 beriet der Sonderausschuss BER das Thema Flughafenasyl. Auch der Flughafen Schönefeld (alt) war gesetzlich verpflichtet, das Flughafenasylverfahren durchzuführen. Seit dem Jahr 1993 ist dies bundesgesetzlich geregelt. Das gilt in ähnlicher Art und Weise auch für fünf andere deutsche Flughäfen. Der Flughafenbetreiber ist verpflichtet, sicherzustellen, dass das Flughafenasylverfahren am Flughafenstandort durchgeführt werden kann.

_

 ³⁵⁷ Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, P-SBER 5/3, TOP 8.
 ³⁵⁸ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 17.

³⁵⁹ Vgl. auch schriftlicher Bericht der Landesregierung zum Flughafenasylverfahren am Flughafen BER, Anlage1 des Protokolls der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013.

Das Land ist dagegen gesetzlich verpflichtet, für Unterkunft und Verpflegung der Asylsuchenden zu sorgen, solange sie sich in der Einrichtung aufhalten.³⁶⁰ Für die Einreise und die Zurückweisung ist dagegen ausschließlich der Bund zuständig.³⁶¹

Die Aufnahmeeinrichtung am Flughafen BER ist seit dem 23. August 2012 in Betrieb. Sie ist ebenso wie die Vorgängereinrichtung am Flughafen Schönefeld (alt) nicht ausgelastet. Nach Ansicht der Landesregierung ist an dem neuen Standort aber eine deutliche Verbesserung der Unterbringungssituation zu verzeichnen. Die Zuständigkeit für das Asylverfahren liegt beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge. Die Prognose des Bundes für den Flughafen BER beläuft sich auf 300 Asylsuchende jährlich. Auf dieser Basis ist auch die Auslegung der Baumaßnahme und des Betriebes erfolgt. Die Landesregierung berichtete weiter, dass sie im vergangenen Jahr leider vergeblich versucht hat, mit einer Bundesratsinitiative das Flughafenasylverfahren abzuschaffen.³⁶²

Seit der Inbetriebnahme ist bis zum Sitzungstag die Flughafenasyleinrichtung von sechs Personen genutzt worden. Vier Personen aus Syrien ist die Einreise nach zwei Tagen Unterbringung erlaubt worden. Eine Person aus der Türkei ist nach Abschluss des Asylverfahrens freiwillig wieder ausgereist. Am 9. April 2013 ist eine Person aus dem Iran angekommen. Am 10. April 2013 erfolgte die Asylanhörung. Nach Ankunft der Asylbewerber erfolgt eine Verfahrensberatung der Caritas, die vom Land finanziert wird. Es ist frühestens nach der Eröffnung des Flughafens BER eine durchgehende personelle Besetzung geplant. Bis dahin wird der Betrieb nach Bedarf sichergestellt. Die monatliche Miete für die Einrichtung beträgt 15 500 Euro einschließlich der Nebenkosten. 363

Zu der Problematik der minderjährigen Flüchtlinge erläuterte die Landesregierung, dass die Bundespolizei das zuständige Jugendamt anruft, sobald ein minderjähriger Flüchtling bei der Bundespolizei bzw. im Flughafenverfahren erscheint. Das Jugendamt entscheidet dann umgehend über das weitere Verfahren, die weitere Betreuung und die Inobhutnahme des Betreffenden. In Brandenburg betreut die ALREJU unbegleitete Minderjährige unter 17 Jahren.

2.5 Rettungsdienst/Medizinische Versorgung

Die Landesregierung erläuterte in der 4. Sitzung am 15. Mai 2013 zu dem Thema Rettungsdienst und medizinische Versorgung, 365 dass es unterschiedliche Versorgungsanlässe gibt. 366

³⁶⁰ Vgl. Minister des Innern Dr. Woidke, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 24.

³⁶¹ Vgl. Abteilungsleiterin Chop-Sugden, Ministerium des Innern, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 26.

³⁶² Vgl. Minister des Innern Dr. Woidke, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 24.

³⁶³ Vgl. Minister des Innern Dr. Woidke, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 24.

³⁶⁴ Vgl. Abteilungsleiterin Chop-Sugden, Ministerium des Innern, Protokoll der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. April 2013, S. 25, 26.

³⁶⁵ Vgl. Abteilungsleiter Barta, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 42.

Bei den leichteren, nicht lebensbedrohlichen Fällen, wie beispielsweise Schnittwunden, Quetschungen, Verstauchungen oder Stürzen, geht es um eine ambulante Versorgung. Den Betroffenen ist in einem solchen Fall nicht zuzumuten das Flughafengelände zu verlassen und sich in die Gemeinde Schönefeld ärztlich versorgen zu lassen. Nach Auffassung der Landesregierung muss zumindest in unmittelbarer Nähe am Flughafen ein Angebot vorhanden sein, das diese ambulante Versorgung sicherstellt. Der Flughafenbetreiber hatte dies befürwortet. Daher hatte man sich darauf verständigt, unmittelbar am Flughafenterminal ein Medicalcenter einzurichten. Hier sollten verschiedene Ärzte tätig werden und das Center sollte von renommierten Anbietern von Gesundheitsleistungen aus der Region Berlin-Brandenburg getragen werden. Zu Beginn des Jahres 2013 hat die Landesregierung erfahren, dass sich das Projekt zerschlagen hat. Daraufhin machte die Landesregierung erneut auf die Notwendigkeit eines ambulanten Versorgungsangebotes aufmerksam. Denn bei 27 Millionen Passagieren und einer großen Anzahl an Beschäftigten ist es notwendig, auch ein Versorgungsangebot für diese Fälle vorzuhalten. Der Flughafen BER prüfte intern, in welcher Weise alternativ eine adäquate Versorgung angeboten werden kann. Das Ergebnis der Prüfung wartete die Landesregierung ab. Es gibt allerdings keine Verpflichtung des Flughafenbetreibers derartiges vorzuhalten.³⁶⁷

Die nächste Kategorie betrifft die Notfälle. Es handelt sich dabei um ernsthafte Versorgungsanlässe, bei denen sich lebensbedrohliche Situationen abzeichnen. Bei diesen Notfällen ist der Notarzt zu alarmieren. Bis der Notarzt am Flughafen eintrifft, ist die Feuerwehr zuständig. Rettungsassistenten und Rettungssanitäter kümmern sich dann um den Betroffenen.

Die dritte Kategorie der Versorgungsanlässe sind rettungsdienstliche Anlässen. Der bodengebundene Rettungsdienst ist Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Das ist in Brandenburg ebenso wie in anderen Bundesländern geregelt. Der Landkreis Dahme-Spreewald unterhält einen funktionierenden Rettungsdienst. Es gibt Rettungswachen jeweils mit Notarztstandort in den Gemeinden Schönefeld und Königs Wusterhausen.

Aufgrund der hohen Anforderungen bei der Ansammlung von Menschen und Technik auf dem Flughafen und aufgrund des weitläufigen, teils schwer zugänglichen Geländes hat die Landesregierung frühzeitig die Frage aufgeworfen, ob eine weitere Rettungswache auf dem Gelände des Flughafens sinnvoll ist. Dies verursacht zusätzliche Kosten, die grundsätzlich die Krankenkassen tragen müssen. Da zu der Frage der Kostenübernahme eine differenzierte Sichtweise besteht, verständigten sich Landkreis, Krankenkassen und Land auf Anregung des Landkreises darauf, gemeinsam diese Frage begutachten zu lassen. Das gemeinsam in Auftrag gegebene Gutachten wird auch gemeinsam finanziert. Das Gutachten soll auf die Frage, ob am Flughafen eine weitere Rettungswache mit Notarzt benötigt wird und auf weitere Fragen Antworten geben. Das Gutachten sollte voraussichtlich im Juli 2013 vorliegen.

³⁶⁶ Vgl. auch schriftlich eingereichte Unterlagen des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zu dem Thema Rettungsdienst/Medizinische Versorgung/Sanitätsflughafen, Anlage 4 des Protokolls der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013.

³⁶⁷ Vgl. Abteilungsleiter Barta, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 42.

³⁶⁸ Vgl. Abteilungsleiter Barta, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 43.

Vorkehrungen wurden auch für hochinfektiöse Transporte getroffen. Es kann vorkommen, dass Fluggäste einreisen, die als hochinfektiös eingestuft werden und sofort in eine Spezialstation an das Rudolf-Virchow-Krankenhaus in Berlin transportiert werden müssen. Für diese Fälle steht bereits ein Spezialtransportfahrzeug am Flughafen bereit. Das Fahrzeug fährt die Spezialstation in Berlin an, deren Nutzung mit dem Land Berlin vereinbart wurde. Das Spezialtransportfahrzeug wurde vom Land Brandenburg finanziert.

Bei Rückholtransporten handelt es sich um Passagiere, die durch privat organisierte Rückholtransportflieger eingeflogen werden, die vorrangig von Rückholversicherungen beauftragt sind. Es gibt die Situation, dass diese Passagiere nach ihrer Ankunft am Flughafen notärztliche Hilfe benötigen. Das ist entweder im Rahmen der Rückholverträge bereits abgesichert, sodass der rückholende Unternehmer bereits den Transport ins nächste Krankenhaus organisiert. Wenn das nicht der Fall ist, dann wird der Rettungsdienst über die Rettungsleitstelle informiert, sodass auch für diese Fälle der Transport in das nächste Krankenhaus gesichert ist. Bei einem Rückholtransport haben die privaten Versicherer mit verschiedenen privaten Anbietern Verträge, um beispielsweise auf das Rollfeld fahren zu dürfen. So können in Berlin diese privaten Dienstleister auch betreuungspflichtige Transporte übernehmen. Das ist in Brandenburg nicht möglich. In Brandenburg dürfen Private nur die nichtbetreuungsbedürftigen Transporte durchführen. Allerdings sollte die Frage, ob rechtliche Regelungen in Brandenburg angepasst werden müssen, auch in dem Gutachten geklärt werden.

Ergänzend wurde berichtet, dass gegenwärtig der Betroffene an der Grenze des Flughafengeländes in einen Rettungswagen des Landkreises umgeladen wird. Das betrifft aber nicht Schwerstverletzte, wenn jede Sekunde zählt. Mit dem Flughafen werden Gespräche geführt, um eine Vereinbarung zu treffen, dass dieser Patient direkt transportiert werden kann. Auf dem Flughafen gibt es in dieser Zeit aber ein Versorgungsproblem, was geklärt werden muss.³⁷³

2.6 Sachstand zum Sanitätsflughafen

Ebenfalls in der 4. Sitzung des Sonderausschusses am 15. Mai 2013 ließ sich der Sonderausschuss BER zu dem Thema "Sanitätsflughafen" von der Landesregierung unterrichten.³⁷⁴ Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen ist der Flughafen BER neben den Flughäfen Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg und München einer der benannten

³⁶⁹ Vgl. Abteilungsleiter Barta, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 44.

³⁷⁰ Vgl. Abteilungsleiter Barta, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 44.

³⁷¹ Vgl. Beigeordneter Schmidt, Beigeordneter des Landrates des Landkreises Dahme-Spreewald, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 44, 45.

³⁷² Vgl. Abteilungsleiter Barta, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 45.

³⁷³ Vgl. Beigeordneter Schmidt, Beigeordneter des Landrates des Landkreises Dahme-Spreewald, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 44.

³⁷⁴ Vgl. auch schriftlich eingereichte Unterlagen des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zu dem Thema Rettungsdienst/Medizinische Versorgung/Sanitätsflughafen, Anlage 4 des Protokolls der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013.

Flughäfen, der angeflogen werden darf, wenn an Bord eines Flugzeuges ein infektiöses Geschehen vermutet wird und eine Gefahr für die öffentliche Gesundheit erwartet werden kann. Die internationalen Gesundheitsvorschriften legen hierzu Standards fest, damit die Verbreitung von Infektionen und Krankheiten über weitere Regionen der Welt mittels Luftverkehrs eingeschränkt wird und damit im Falle einer Landung eines Flugzeuges mit Verdachtsfällen die notwendigen und einheitlichen Vorkehrungen getroffen werden. Es müssen die baulich organisatorischen Vorkehrungen getroffen werden, damit Räumlichkeiten für die Untersuchung und Versorgung zur Verfügung stehen. 375

Es kann die Situation eintreten, dass die Fluggäste eines gesamten Flugzeuges und die Besatzung in Quarantäne genommen und zunächst vollständig untersucht werden müssen, bevor entschieden wird, ob sie einreisen oder weiterreisen dürfen. Es kann auch vorkommen, dass Flugzeuge am Boden bleiben müssen. Das sind hoheitliche Entscheidungen, die in die Bewegungsfreiheit und andere Grundrechte eingreifen. Daher kann die Entscheidung nur von Beliehenen mit hoheitlichen Befugnissen ausgeübt werden. Der Flughafenbetreiber hat die Räumlichkeiten nach den Standards, die seit März 2013 gelten, bereits im Vorgriff auf die internationalen Gesundheitsvorschriften und lange vor der vorgesehenen Inbetriebnahme, hergerichtet.

Die Regelungen zur personellen Ausstattung der Räumlichkeiten fehlten noch. Bei einem Vorfall muss binnen 15 bis 30 Minuten eine Person vor Ort sein, die die entsprechenden Kompetenzen hat. Das kann nicht mit eigenen eigens für diese Fälle angestellten Personen erbracht werden, da ein solches Ereignis nicht häufig auftritt.

Die Landesregierung hat vorgeschlagen, sich der Fachkräfte zu bedienen, die im benachbarten Klinikum in Königs Wusterhausen eingesetzt sind. Darüber wird mit dem Landkreis gesprochen. Entsprechend qualifizierte Ärztinnen und Ärzte werden dann jeweils wechselnd nur für solche Dienste eingeteilt, die es ermöglichen, sie jederzeit zum Flughafen zu bringen, um dort dann die Verantwortung für die Situation zu übernehmen. Die Kosten trägt das Land. Über die Frage nach dem Umfang wurde noch beraten.³⁷⁶

Mit dem Flughafen sprach die Landesregierung darüber, in welchem Umfang die Kosten für die Vorhaltung der Räumlichkeiten geteilt werden können. Denn die Regelungen des Bundes sehen vor, dass das Land dem Flughafenunternehmer seine Selbstkosten zu vergüten hat, wenn der Flughafen die Räumlichkeiten freihält. Falls der Flughafen sie nicht für andere Zwecke nutzen kann, trägt das Land die Kosten. Können die Räumlichkeiten auch für andere Zwecke genutzt werden, dann hat der Flughafen keinen Anspruch auf vollständige Erstattung dieser Vorhaltekosten. Über diese Frage wurde zum Zeitpunkt der Sitzung noch verhandelt.

³⁷⁶ Vgl. Abteilungsleiter Barta, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 45.

86

³⁷⁵ Vgl. Abteilungsleiter Barta, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 45.

³⁷⁷ Vgl. Abteilungsleiter Barta, Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, S. 46.

2.7 Brand- und Katastrophenschutz

Im Rahmen der 4. Sitzung am 15. Mai 2013 nahmen der Minister des Innern, Dr. Woidke, und der Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald, Stephan Loge, sowie der Beigeordnete, Wolfgang Schmidt, zu dem Thema Brand- und Katastrophenschutz Stellung. ³⁷⁸ Das Ministerium des Innern wurde im Vorfeld der Sitzung von der Vorsitzenden des Sonderausschusses aufgefordert, einen schriftlichen Bericht zu diesem Tagesordnungspunkt vorzulegen. Dieser Bericht wurde am 8. Mai 2013 übergeben. ³⁷⁹

2.7.1 Gewährleistung des Brand- und Katastrophenschutzes

Im Ergebnis der Berichterstattung durch den Minister des Innern als auch durch den Landrat stellt sich die Situation des Brand- und Katastrophenschutzes am Flughafen BER im Mai/Juni 2013 wie folgt dar:

Die Gefahr von Flugunfällen auf dem Gelände des künftigen Flughafens BER und dessen Umfeld ist aufgrund des laufenden Flughafenbetriebes am Flughafen Schönefeld (alt) nicht neu und daher in den bestehenden Einsatzunterlagen berücksichtigt. Der Flughafen Berlin Schönefeld (alt) besitzt eine leistungsfähige Werkfeuerwehr. Dies wird regelmäßig sowohl durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft als auch durch das Ministerium des Innern überprüft. Auch am Flughafen BER wird dafür gesorgt, dass es eine entsprechend leistungsfähige Werkfeuerwehr geben wird. Sie soll so vorgehalten werden, dass der abwehrende Brandschutz und die technische Hilfeleistung auf dem Gelände des gesamten Flughafens gewährleistet sind. Damit wird auf dem Gelände des jetzigen Flughafens Berlin Schönefeld und des zukünftigen Flughafens BER sowohl die Gewährleistung der Rettung von Menschen und des abwehrenden Brandschutzes als auch die technische Hilfeleistung bei den Gebäuden, den baulichen Anlagen, den Einrichtungen und den Verkehrsanlagen sichergestellt.

Dies gilt auch für die unterirdische Bahnanlage. Großschadensereignisse und Katastrophen können von der Werkfeuerwehr aber nicht allein bewältigt werden. Hier hat der Landkreis Dahme-Spreewald als untere Katastrophenschutzbehörde entsprechende Vorbereitungen unter Einbeziehung der Werkfeuerwehr und der in der Region befindlichen öffentlichen Feuerwehren getroffen. Die personellen und technischen Voraussetzungen werden insbesondere durch die Beschaffung von Fahrzeugen und Ausrüstungsgegenständen der Feuerwehr sowie der Ausbildung und Übungen der Feuerwehrleute geschaffen. Die entsprechenden Dokumente sind in Zusammenarbeit des Landkreises Dahme-Spreewald mit der FBB lageangepasst. Hier geht es um die Überwachung der Baustellensituation, um den Probebetrieb und dann um die Eröffnung. Durch den Landkreis Dahme-Spreewald ist eine Vereinbarung mit der FBB geschlossen worden. Diese beinhaltet mit der Regionalleitstelle Lausitz abgestimmte Alarmstichworte für flugbetriebliche Notfälle, für nicht flugbetriebliche Notfälle und bahnbetriebliche Notfälle sowie einen entsprechenden Kräfte- und Mittelansatz.

87

 ³⁷⁸ Protokoll der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013, P-SBER 5/4, TOP 8.
 ³⁷⁹ Vgl. Anlage 3 des Protokolls der 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 15. Mai 2013.

Die Mitglieder der öffentlichen Feuerwehren des Landkreises Dahme-Spreewald, - dies sind die einzelnen freiwilligen Feuerwehren in Bestensee, Eichwalde, Heideblick, Königs Wusterhausen, Lieberose, Oberspreewald, Lübben, Spreewald, Luckau, Märkische Heide, Mittenwalde, Schenkenländchen, Schönefeld, Schulzendorf, Unterspreewald und Wildau - sind für die Tunnelrettung bereits ausgebildet worden. Darüber hinaus gibt es zusätzlich im Landkreis Teltow-Fläming ausgebildete Kräfte. Die Zweckmäßigkeit verschiedener Maßnahmen ist in der Vergangenheit durch mehrere Übungen überprüft worden. Für September 2013 war eine weitere Übung mit dem Flughafen geplant. Auch hier waren im Vorfeld - wie bei jeder Übung - noch die Kostenfragen zu klären.

Es ist beabsichtigt, unter Beteiligung der im Dialogforum vertretenen brandenburgischen Gemeinden und Landkreise, ein Gutachten für eine szenario-gestützte Gefahren- und Risikoanalyse zur Untersuchung der Auswirkungen des Flughafens BER auf den Brand- und Katastrophenschutz im Flughafenumfeld zu vergeben. Mit der Szenarioanalyse soll betrachtet werden, wie sich die Gefahren und Risikopotenziale zukünftig verändern. Die Vorbereitung dieses Vergabeverfahrens liefen im Mai/Juni 2013. Für die Erstellung eines Gutachtens wurde von einem Zeitraum von 26 - 30 Kalenderwochen ausgegangen, sodass damit gerechnet wurde, dass Anfang 2014 diese Szenarioanalyse vorliegt.

Mit der Szenarioanalyse sollten die folgenden Fragen untersucht werden:

- Welche Veränderungen gibt es beispielsweise im Fluggast- und Frachtaufkommen?
- Was passiert mit dem Ziel- und Quellverkehr auf den Straßen rund um den Flughafen?
- Was passiert mit der zu sichernden baulichen Infrastruktur? Bei dieser Frage geht es insbesondere um die Neubauten im Flughafenumfeld.

Bei der Erstellung der Szenarioananalyse sollen zwei Zeitpunkte betrachtet werden. Zunächst ist eine Betrachtung der gegenwärtigen Situation vorgesehen. Der zweite Zeitpunkt ist die Eröffnung des Flughafens BER. Danach soll noch einmal geprüft werden, ob die Verlegung des Eröffnungstermins und die daraus eventuell resultierenden Änderungen am BER selbst oder bei der Infrastruktur im Umfeld Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Strukturen erwarten lassen. Letztlich soll nach fünf Jahren Betrieb des Flughafens BER anhand der Wachstumsprognose und anhand der wirtschaftlichen Entwicklung Szenarien im Umfeld des Flughafens einer weiteren Betrachtung unterzogen werden.

Das Konzept ist inhaltlich mit der unteren Katastrophenschutzbehörde in mehreren Gesprächen abgestimmt worden. Solche Gefahren- und Risikoanalysen sind zwar Pflichtaufgaben der Träger des örtlichen Brandschutzes, gehen aber in diesen Situationen weiter an den Kreis. In dem Gutachten wird der angrenzende Berliner Bereich nicht mit einbezogen. Dies wurde bedauert. Dadurch werden Kenntnisse fehlen, welche Einsatzkräfte, welches Material und welche Maschinen dort vorgehalten werden. Der Landkreis appellierte an das Land, eventuell eine Erweiterung auf den Berliner Bereich vorzusehen.

Da seit langem ein Flughafen im Landkreis vorhanden ist, werden die Einsatzszenarien schon seit Jahren geprobt, sodass die Feuerwehren einsatzbereit und solchen Großlagen auch in der Planung gewachsen sind. Insgesamt bedeutet dies eine sehr starke und hohe persönliche Beanspruchung der Feuerwehrleute. Das Einsatzaufkommen wird sich enorm erhöhen. Daher muss man nach Ansicht des Landrates des Landkreises Dahme-Spreewald überlegen, wie die Feuerwehrleute auch weiterhin zu motivieren sind und was einem Ehrenamt insgesamt zugemutet werden kann. Der Landkreis hat etwa 100 Kameraden entsprechend langzeitatemschutzgerätetauglich ausgebildet. Im Landkreis Teltow-Fläming sind lediglich 35 Feuerwehrleute interessiert gewesen. In Berlin fehlt das Engagement. In der abgestimmten Notfalleinsatzplanung zwischen Flughafen und Kreis sind die Berliner Kräfte aber berücksichtigt. Sie sind im Einsatzfall auch bereit. Es ist wichtig, dass die ersten Leute, die bei dem Schadensereignis vor Ort sind, durch andere ersetzt werden können. Bei einem Schadensereignis in einem Tunnel mit großer Hitze können die Feuerwehrleute nicht beliebig lange vor Ort bleiben. Das fehlende Engagement Berlins ist nach Ansicht des Landrates auf Personal- und sonstige Kosten zurückzuführen.

2.7.2 Klage vor dem Verwaltungsgericht Cottbus (Az. VG 7 K 153/12) hinsichtlich der Zuständigkeit der Werkfeuerwehr der FBB für die unterirdische Bahnanlage

Im Rahmen der Beratung des Themas Brand- und Katastrophenschutz wurde auch die vor dem Verwaltungsgericht anhängige Klage hinsichtlich der Zuständigkeit der Werkfeuerwehr der FBB für die unterirdische Bahnanlage angesprochen. Die Klage war vor circa anderthalb Jahren von der damaligen Geschäftsführung der FBB eingereicht worden. Bei diesem Verfahren wird darüber gestritten, ob der unterirdische Bahnhof unter dem Flughafen ein Bahnhof sei oder ein Bestandteil des Flughafens. Letztlich geht es darum, wer die Verantwortung für die Rettung in diesem Tunnel und dem Bahnhof trägt und wer gegebenenfalls in der Haftung steht - der kommunale Bürgermeister der Gemeinde Schönefeld, der Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald als untere Katastrophenschutzbehörde oder der Anlagenbetreiber des Flughafens. Zu dem Gerichtsverfahren wurde für die 5. Sitzung des Sonderausschusses ein schriftlicher Bericht seitens des Ministeriums des Innern nachgereicht. 380

2.8 Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der Flugrouten des Flughafens BER

In der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER verständigten sich die Ausschussmitglieder darauf, das Thema mit einem Experten der Europäischen Kommission und der Bundesregierung in der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER zu beraten.³⁸¹

Die Europäische Kommission folgte der Einladung mit dem Hinweis auf den Stand des Verfahrens nicht. Die Bundesregierung führte in der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER aus, dass es zwei Verfahren gibt.³⁸²

_

³⁸⁰ Vgl. Anlage 1 des Protokolls der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013.

³⁸¹ Vgl. Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 35.

³⁸² Vgl. Herr Münz, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 30.

Ein Vertragsverletzungsverfahren betrifft die generelle Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) der Europäischen Union in deutsches Luftverkehrsrecht.

Es hat ein Pilotverfahren vor der Europäischen Kommission gegeben. Zu diesem Verfahren hat man sich mit der Kommission ausgetauscht und am 28. Mai 2013 legte die Europäische Kommission einen umfassenden Bericht vor.³⁸³ Die Kommission nahm eine erste Prüfung des Berichtes vor und die Beschwerdeführer konnten noch einmal ihre Stellungnahme zu dem Bericht der Bundesregierung abgeben. Anschließend wird die Kommission eine endgültige Entscheidung treffen.³⁸⁴

Ob aktuell Änderungsbedarf der gesetzlichen Regelung in der Bundesrepublik Deutschland zu der Regelung über die Flugrouten gesehen wird, prüfte zum Sitzungszeitpunkt die Bundesregierung. Aufgrund der Beschwerden, aber auch aufgrund von Gesetzesinitiativen einzelner Länder wird sich mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt wird, ausreichend ist. Dies ist insbesondere fraglich bei einem zeitlichen Auseinanderfallen zwischen Planfeststellung und der anschließenden Festlegung von Flugverfahren. Allerdings machte die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom Juli 2012 deutlich, was die Planfeststellungsbehörde in ihrer Prüfung einbeziehen muss. Daher erschien eine Gesetzesänderung aus Sicht des Bundesministeriums nicht notwendig. Sie könnte allenfalls eine Klarstellung bewirken.³⁸⁵

2.9 Schwarzarbeit am Flughafen BER

Zu dem Tagesordnungspunkt "Schwarzarbeit am Flughafen BER" der 6. Sitzung am 19. August 2013 hatte die Landesregierung den Mitgliedern des Sonderausschusses BER bereits im Vorfeld der Sitzung eine schriftliche Berichterstattung zur Verfügung gestellt. Auf Bitte der Ausschussmitglieder reichte die Landesregierung als Nachtrag zu der Berichterstattung noch weitere Fakten unter anderem zu den Baustellenkontrollen und den geführten Ermittlungsverfahren 2013 ein. 387

Die Geschäftsführung der FBB machte deutlich, dass die Baustelle im Unterschied zu anderen eingezäunt ist. Es handelt sich um einen Sicherheitsbereich. Jeder muss den Baustellenausweis vorzeigen. Darauf wird sehr genau geachtet. Wenn ein Sammelbus einfährt, werden diese Ausweise einzeln kontrolliert. Es wurde betont, dass die FBB keine Schwarzarbeiter duldet. Weiter berichtete die FBB, dass die Mindesttarife eingehalten werden. In der Vergangenheit hat es Absprachen mit dem

³⁸³ Vgl. Anlagen 1 und 2 des Protokolls der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013.

³⁸⁴ Vgl. Herr Münz, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 30.

³⁸⁵ Vgl. Herr Münz, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 31.

³⁸⁶ Vgl. Anlage 4 des Protokolls der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013.

³⁸⁷ Vgl. Nachtrag zur schriftlichen Berichterstättung zum Thema "Schwarzarbeit am Flughafen BER" vom 9. September 2013, Anlage 5 des Protokolls der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013.

³⁸⁸ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 34.

Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) gegeben. Über die Baustellenausweise wird kontrolliert, wer auf das Gelände gelangt.

Kriminelle Energie kann nie ausgeschlossen werden. Aus den engen Abstimmungen mit dem DGB und dem Zoll sind Vorkehrungen getroffen worden, um dies zu verhindern.³⁸⁹

2.10 Luftverkehrsprognose

Die Landesregierung erklärte in der 1. Sitzung des Sonderausschusses am 14. Februar 2013, dass die Verkehrsprognose dazu dient, eventuelle Maßnahmen abzuleiten. Hintergrund des Entschlusses des Aufsichtsrates, die Prognose in Auftrag zu geben, war zunächst die Verschiebung der Eröffnung des Flughafens. Die Zwischenzeit sollte genutzt werden, um Erkenntnisse zu gewinnen. Zudem sah sich der Aufsichtsrat auch andere Studien an. So tagte der Aufsichtsrat mit den Brandenburger Kammern. Auch diskutierte der damalige Vorsitzende des Aufsichtsrates Platzeck mit der Berliner Industrie- und Handelskammer sowie der Handwerkskammer über die Studien. Auch das war für den Aufsichtsrat einer der Gründe, die Prognose erstellen zu lassen, um daraus Schlussfolgerungen abzuleiten.

Die Geschäftsführung der FBB ergänzte, dass die formale schriftliche Beauftragung erfolgt ist. Die Inhalte und das Leistungsbild standen fest. Es wird zwischen einer Kurz- und Langzeitbetrachtung unterschieden. Die Kurzzeitbetrachtung bezieht sich auf die nächsten zwei bis drei Jahre. Daraus sollen eventuelle Handlungsbedarfe abgeleitet werden. Bei der Langfristprognose dagegen handelt es sich um die Betrachtung, wie sich der Flughafen langfristig entwickelt. Damit sollen die Perspektiven für den Flughafen BER unabhängig vom Beginn seines Betriebes vernünftig abgeschätzt werden können. Dadurch sollen beispielsweise Fragen nach Satelliten und Terminals beantwortet werden können. Es handelt sich dabei um Bedarfsprognosen, die sich aus dem globalen Luftverkehr für die nächsten 10 bis 15 Jahre ableiten lassen. Die Geschäftsführung war der Ansicht, dass Ende des Frühjahrs 2013 Ergebnisse vorliegen.

Bei solchen Fragestellungen begleitete die Firma Avia Solutions die FBB schon seit längerem. Bei der Firma ITP (Intraplan München) wurde in Verbindung mit der Firma Avia Solutions die Langzeitprognose in Auftrag gegeben. An der Prognose aus dem Jahr 2009 zweifelt die FBB aber nicht. Es gibt aber die Erkenntnis, dass sich die Verkehrsentwicklung ändert. Es ist notwendig, die Prognosen permanent zu aktualisieren und mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung abzugleichen.³⁹⁴

91

-

³⁸⁹ Vgl. Herr Egger, Stabsstellenleiter Recht der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 35.

³⁹⁰ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2012, S. 15.

³⁹¹ Vgl. Herr Amann Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2012, S. 15.

³⁹² Vgl. Herr Amann Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2012, S. 16.

³⁹³ Vgl. Herr Amann Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2012, S. 16.

³⁹⁴ Vgl. Herr Amann Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 1. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. Februar 2013, S. 19.

Auch in der 2. Sitzung des Sonderausschusses am 11. März 2013 äußerten sich die Landesregierung sowie die Geschäftsführung der FBB zu dem Thema. Berichtet wurde, dass die Luftverkehrsprognose in Auftrag gegeben wurde. Sobald die Prognose vorliegt, wird darüber im Aufsichtsrat diskutiert. Die Geschäftsführung wird dem Aufsichtsrat daraus einen Vorschlag unterbreiten, der dann zu bewerten ist. 395

Die Geschäftsführung der FBB machte deutlich, dass es Anzeichen für eine gewisse Stagnation im Hinblick auf die Passagierentwicklung gibt. Diese kann bei 25 Millionen Passagieren verbleiben. Um die Entwicklung zu verifizieren, wurde Verschiedenes veranlasst. Die Geschäftsführung wird dies genau untersuchen. 396

Der Ausschuss verständigte sich in seiner 2. Sitzung darauf, das Thema "Luftverkehrsprognose" am 17. Juni 2013 in seiner 5. Sitzung als gesonderten Tagesordnungspunkt zu behandeln.³⁹⁷ Allerdings lag die Prognose zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor, sodass die Beratung auf die 6. Sitzung verschoben wurde.³⁹⁸

Zu der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013 lag die Prognose dem Ausschuss in Form einer Kurzpräsentation vor. 399

Zum Hintergrund berichtete die Landesregierung nochmals, dass es im Rahmen der Planfeststellungsverfahren verschiedene Prognosen gab, wie sich die Entwicklung des Verkehrs im Berlin-Brandenburger-Raum darstellen wird. Im Zusammenhang mit Kapazitätsfragen für den BER gibt es seit Ende 2012 eine Diskussion, ob die bisherigen Prognosen und statistischen Grundlagen noch aktuell sind. Daher kündigte die Geschäftsführung der FBB in den ersten Sitzungen des Sonderausschusses an, dass sie eine solche Prognose in Auftrag gegeben hat. Nun erfolgte eine erste Auswertung eines Teils dieser Luftverkehrsprognose. Aber nach Kenntnis der Landesregierung ist die Prognose noch nicht voll umfänglich fertig gestellt. 400 Die dem Ausschuss vorliegende Unterlage hätte ursprünglich dem Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft am 12. Juni 2013 vorgelegt werden sollen. Damals ist sie aber nicht zur Sprache gelangt. 401

Weiter ergänzte die FBB, dass sie einige Prämissen aufgestellt hatte, die als Basis in die Untersuchung eingeflossen sind. Die professionelle und international vernetzte Firma Intraplan war beauftragt worden. Es wurde ein statistisches Verfahren angewandt und Interviews mit Airlines geführt. Die vorhandenen Passagierzahlen wurden im Ist-Zustand dargestellt. Auch wurden die Ladefaktoren berücksichtigt. Die Ladefaktoren der Kunden und welche Faktoren auf mögliche Reserven schließen lassen, sind wichtige Parameter. Zudem waren Angaben über die Gefäßgrößen der Fluggesellschaften, Starts und Landungen, erforderlich. Die mittelfristige Prognose geht davon aus, dass es im Nahbereich eine relative Parallelentwicklung geben wird.

92

³⁹⁵ Vgl. Ministerpräsident Platzeck, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S. 14.

³⁹⁶ Vgl. Herr Amann, Geschäftsführer Technik der FBB, Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013. S. 14.

³⁹⁷ Vgl. Protokoll der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11. März 2013, S 31.

³⁹⁸ Vgl. Protokoll der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17. Juni 2013, S. 4.

³⁹⁹ Vgl. Anlage 3 des Protokolls der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013.

⁴⁰⁰ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 31.

⁴⁰¹ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 32.

Bis zum Jahr 2020 könnte es sich auf ungefähr 30 bis 31 Millionen Passagiere belaufen. Bis zum Jahr 2030 könnte die Größenordnung von 40 Millionen Passagieren erreicht werden. 402

Die FBB äußerte die Meinung, dass die Kapazität in der Größenordnung bis zum Jahr 2020 problemlos ohne nachbessernde Maßnahmen ausreicht. Bis zum Jahr 2025 kommt der Flughafen BER demnach ohne größere Erweiterungsmaßnahmen aus. Nachdem die Inbetriebnahme erfolgt ist, soll zeitnah eine weitere Analyse angestoßen werden. Für den Flughafen BER ist sehr wichtig, welche Drehkreuzfunktion sich entwickelt. Auch über die Thematik der Landebahn wird zu gegebener Zeit gesprochen werden. Spitzenzeiten bestimmten die Kapazität. Kleine Flugzeuge nehmen dabei ähnlich viel oder sogar mehr Platz im Slot ein wie größere Flugzeuge. Daher ist die FBB darauf bedacht, kleine Maschinen hochzupreisen und gleichzeitig mit Nachbarflughäfen zu schauen, damit diese attraktiv für die kleineren Flugzeuge werden.

Im Weiteren verständigten sich die Ausschussmitglieder darauf, sich mit der Prognose zu beschäftigen, wenn sie dem Ausschuss insgesamt vorliegt. Nachdem die Prognose in Gänze dem Ausschuss zu der 7. Sitzung am 4. November 2013 vorlag, einigten sich die Ausschussmitglieder darauf, den Tagesordnungspunkt in der 8. Sitzung beraten zu wollen.

So erklärte die Landesregierung in der 8. Sitzung des Sonderausschusses am 16. Dezember 2013, dass die Verkehrsentwicklung 2013 auch optimistische Voraussagen übertroffen hat. Es muss geschaut werden, wie es sich im Jahr 2014 entwickeln wird. Ohne das Erfordernis eine Anhörung oder weitere Beratungen zu dem Themenkomplex durchführen zu wollen, stellte der Ausschuss fest, dass dieses Thema erledigt ist. 408

٠

⁴⁰² Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 32.

⁴⁰³ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013. S. 32.

⁴⁰⁴ Vgl. Herr Mehdorn, Geschäftsführer der FBB, Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 33.

⁴⁰⁵ Vgl. Protokoll der 6. Sitzung des Sonderausschusses BER am 19. August 2013, S. 33, 34.

⁴⁰⁶ Vgl. Protokoll der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 4. November 2014, S. 32.

⁴⁰⁷ Vgl. Staatssekretär Bretschneider, Staatskanzlei, Flughafenkoordinator, Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 56.

⁴⁰⁸ Vgl. Protokoll der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013, S. 56.

2.11 Verkehrsanbindungen des Flughafens BER

Den Bericht der Landesregierung zu den "Verkehrsanbindungen des Flughafens BER - Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs, Schienenpersonennahverkehr und der Bundesautobahnen" nahmen die Mitglieder des Sonderausschusses BER in der 8. Sitzung des Ausschusses am 16. Dezember 2013 ohne weitere Debatte zur Kenntnis. 409

Klara Geywitz Vorsitzende

-

⁴⁰⁹ Vgl. Anlage 5 des Protokolls der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. Dezember 2013.

Fundstellen der Protokolle des Sonderausschusses BER:

1. Sitzung:	http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku//w5/apr/SBER/1.pdf
2. Sitzung:	http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku//w5/apr/SBER/2.pdf
3. Sitzung:	http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku//w5/apr/SBER/3.pdf
4. Sitzung:	http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku//w5/apr/SBER/4.pdf
Sitzung:	http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku//w5/apr/SBER/5.pdf
6. Sitzung:	http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku//w5/apr/SBER/6.pdf
7. Sitzung:	http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku//w5/apr/SBER/7.pdf

Anlagen:

- Anlage 1: Antrag der SPD-Fraktion, der Fraktion DIE LINKE und der FDP-Fraktion, Einsetzung eines Sonderausschusses BER, Drucksache 5/6648
- Anlage 2: Schreiben der SPD-Fraktion vom 23. Januar 2013 (Benennung Ausschussmitglieder)
- Anlage 3: Schreiben der Fraktion DIE LINKE vom 24. Januar 2013 (Benennung Ausschussmitglieder)
- Anlage 4: Schreiben der CDU-Fraktion vom 12. Februar 2013 (Benennung Ausschussmitglieder)
- Anlage 5: Schreiben der FDP-Fraktion vom 29. Januar 2013 (Benennung Ausschussmitglieder)
- Anlage 6: Schreiben der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 12. Februar 2013 (Benennung Ausschussmitglieder)
- Anlage 7: Information 5/120 Schreiben der SPD-Fraktion vom 9. September 2013 (Wechsel Ausschussmitglied)
- Anlage 8: Schreiben der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 6. September 2013 (Wechsel Ausschussmitglied)
- Anlage 9: Schreiben der SPD-Fraktion vom 24. Januar 2013 (Vorschlag Vorsitz)
- Anlage 10: Schreiben der CDU-Fraktion vom 12. Februar 2013 (Vorschlag stellvertretender Vorsitz)
- Anlage 11: Arbeitsplan für das Jahr 2013
- Anlage 12: Schreiben der Vorsitzenden an die Staatskanzlei (Akteneinsicht- und Auskunftsersuchen) vom 6. März 2013
- Anlage 13: Terminpläne des Sonderausschusses BER für die Jahre 2013/2014

Landtag Brandenburg

Drucksache 5/6648

5. Wahlperiode

2. Neudruck

Antrag

der SPD-Fraktion der Fraktion DIE LINKE der FDP-Fraktion

Einsetzung eines Sonderausschusses BER

Der Landtag möge beschließen:

1.

Der Landtag setzt gemäß § 73 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Landtages einen Sonderausschuss BER ein.

11.

Der Sonderausschuss dient der Zusammenführung der Beratungen zum Thema BER im Landtag Brandenburg, die bisher zu einzelnen Fachfragen in den jeweils zuständigen Fachausschüssen durchgeführt werden. Damit kann der Sonderausschuss einen maßgeblichen Beitrag zur künftigen Verbesserung der Qualität der Information des Landtages leisten.

III.

Der Sonderausschuss tagt regelmäßig.

IV

Der Sonderausschuss besteht aus 10 Mitgliedern. Die Landtagsverwaltung stellt dem Sonderausschuss einen Ausschussreferenten zur Verfügung und gewährt ihm die notwendige Unterstützung.

V.

Der Sonderausschuss wird dem Landtag spätestens drei Monate vor Ende der Wahlperiode des Landtages einen schriftlichen Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses vorlegen. Der Landtag kann jederzeit einen Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses verlangen.

Begründung:

Die erneute Verschiebung des Eröffnungstermins macht die massiven und vielschichtigen Probleme im Zusammenhang mit dem Bau und der Inbetriebnahme des BER noch einmal deutlich. Bisher hat sich der Landtag in seinen Fachausschüssen nur mit den jeweiligen Fachfragen im Zusammenhang mit dem Bau und den Gründen für die Verschiebungen der Eröffnung des BER sowie den daraus folgenden immensen Kostensteigerungen befasst. So wurde im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft wie auch im Ausschuss für Umwelt, Gesundheit und

Datum des Eingangs: 09.01.2013 / Ausgegeben: 16.01.2013



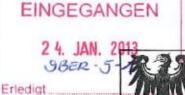
Verbraucherschutz die Frage des Lärmschutzes, im Ausschuss für Haushalt und Finanzen über die Finanzierung bzw. die Kosten des Flughafens sowie im Hauptausschuss über umfassende Fragen im Zusammenhang mit dem Inhalt und den Auswirkungen der Aufsichtsratssitzungen beraten.

Ein Festhalten an dieser Zersplitterung in unterschiedlichen Ausschüssen bei der Befassung des Landtages als Haushaltsgesetzgeber ist nicht zielführend. Vielmehr bedarf es einer Zusammenführung aller Beratungen in einem Sonderausschuss BER, der sich umfassend mit allen Facetten des Flughafenbaus befasst und seine Arbeit aktiv nach vorn auf das Gelingen des Projekts ausrichtet. Hierdurch wird ebenfalls die Information des Landtages durch die Landesregierung erleichtert.

Für die SPD-Fraktion Ralf Holzschuher Für die Fraktion DIE LINKE Christian Görke

Für die FDP-Fraktion Andreas Büttner









SPD-Landtagsfraktion Brandenburg Der Fraktionsvorsitzende

SPD-Landtagsfraktion Brandenburg · Am Havelblick 8 · 14473 Potsdam

Für Rückfragen:

Herrn Gunter Fritsch Präsident des Landtages Brandenburg im Hause

Landtag Brandenburg Der Präsident 838/24 MM 2013 PG Posteingang am:

1. Tranidey 2. Di 2 2/6;

Weiterieitung an:

7 24/1 1 P2 lod. 6;-

Sonderausschuss BER

Sehr geehrter Herr Präsident,

namens der SPD-Landtagsfraktion Brandenburg teile ich Ihnen mit, dass die Fraktion im Sonderausschuss BER durch folgende Abgeordnete vertreten sein wird:

Ordentliche Mitglieder:

Klara Geywitz

Martina Gregor-Ness Ralf Holzschuher

Stellvertretende Mitglieder:

Mike Bischoff

Kerstin Kircheis Sören Kosanke

Mit freundlichen Grüßen

While his Ralf Holzschuher Fraktionsvorsitzender **EINGEGANGEN**

25. JAN. 2013 See 5-3

Erledigt,

Landlag Brandenburg Der Präsident 6412 s. JAN. 2013 177

> Posteingang am: Weiterleitung an:



DIE LINKE. Fraktion im Landtag Brandenburg Am Havelblick 8, 14473 Potsdam

Präsident des Landtages Brandenburg Herrn Gunter Fritsch

im Hause

1. Prasident 2. Divine

11 -28/1

58/67-

Thomas Domres

Mitglied des Landtages

Parlamentarischer Geschäftsführer

Sprecher für Wirtschaftspolitik

Telefon: 03 31 / 9 66 15 36 Telefax: 03 31 / 9 66 15 07

Bürgerbüro:

Bäckerstraße 21 19348 Perleberg Telefon: 0 38 76 / 61 68 42

Telefax: 0 38 76 / 30 01 33

E-Mail:

dialog@thomas-domres.de

P2, P1, V1

Potsdam, 24. Januar 2013

Sehr geehrter Herr Fritsch,

der Landtag hat in seiner Sitzung am 23. Januar den Sonderausschuss BER eingesetzt. Ich möchte Ihnen mitteilen, wer seitens der Fraktion DIE LINKE im Ausschuss arbeiten wird:

Als ordentliche Mitglieder:

Christian Görke Axel Henschke Kornelia Wehlan

und als stellvertretende Mitglieder:

Dr. Andreas Bernig Marco Büchel Stefan Ludwig.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Domres

DIE LINKE, Fraktion im Landtag Brandenburg Am Havelblick 8 14473 Potsdam

Telefon: 0331 / 966 15 03 Telefax: 0331 / 966 15 07 E-Mail: geschaeftsstelle@ dielinke-fraktion.brandenburg.de

Anlage 4

Landlag Brandenburg

Der Präsident

0631 3 FED. 2013 /1.

Posteingang am: Weiterleitung an:

CDU-FRAKTION IM LANDTAG BRANDENBURG

CDU-FRAKTION IM LANDTAG BRANDENBURG | Am Havellikk 8 | 31473 Resident

Landtag Brandenburg Der Präsident Herr Gunter Fritsch

im Hause

CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg Am Havelblick 8 14473 Potsdam

Telefon 0331 966-1450

Fax 0331 966-1407

Email pressestelle@cdu-fraktion.brandenburg.de Internet www.cdu-fraktion-brandenburg.de

Bankverbindung Commerzbank Potsdam BLZ 160 400 00 Konto 100 484 500

Parlamentarischer Geschäftsführer

Potsdam, 12.02.2013

Benennung Mitglieder Sonderausschuss

Sehr geehrter Herr Präsident,

nachstehend zeige ich Ihnen unsere Abgeordneten für den Sonderausschuss zum Flughafen BER an:

EINGEGANGEN

1 4. FEB. 2013 SBER-5-7

Ordentliche Mitglieder

Herr Ingo Senftleben und Herr Rainer Genilke

Stellvertretende Mitglieder

Herr Dierk Homeyer und Herr Björn Lakenmacher.

Des Weiteren schlägt meine Fraktion den Abgeordneten Ingo Senftleben als stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses vor.

igo Senftleben



EINGEGANGEN

30 JAN. 2013 SBOR 5-4

Erledigt_

Landtag Brandenburg Der Präsident

OUP 3 0 JAN 2013 //1

Posteingang am: Weiterleitung an: 1. pras

Andreas Büttner, MdL • Landtag Brandenburg • Am Havelblick 8 • 14473 Potsdam

Landtagspräsident Herrn Fritsch

Im Hause

JE 30.1.

2 m 20.113

FDP

im Landtag Brandenburg

Andreas Büttner, MdL

Fraktionsvorsitzender Mitglied des Ausschusses Arbeit, Soziales, Frauen und Familie Mitglied des Ausschusses Bildung, Jugend und Sport

Landtag Brandenburg

Am Havelblick 8 14473 Potsdam

www.fdp-fraktion-brandenburg.de

Telefon: +49 331 968-1600 Telefax: +49 331 966-1616

andreas.buettner@fdp-fraktion-brandenburg.de

www.fdp-fraktion-brandenburg.de

Wahlkreisbüro Mühlenstraße 33 17268 Templin

Telefon:

+49 39894 693 00 20

Telefax: E-Mail: +49 3984 693 0029

Internet:

buero@andreas.buettner.net www.andreas-buettner.net

Datum:

29. Januar 2013

Sonderausschuss BER – Benennung der FDP-Fraktion

Sehr geehrter Herr Fritsch,

seitens der FDP-Fraktion möchte ich Gregor Beyer als Mitglied und Andreas Büttner als stellvertretendes Mitglied für den Sonderausschuss BER benennen.

Mit freundlichen Grüßen-

Andreas Büttner, Mdl

FDP-Fraktion im Landtag Brandenburg

Fraktionsvorsitzender



FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN IM BRANDENBURGER

LANDTAG, AM HAVELBLICK 8, 14473 POTSDAM

An den Landtagspräsidenten Herrn Gunter Fritsch

EINGEGANGEN

1 3. FEB. 2013 SBEE 5-6

FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN IM BRANDENBURGER LANDTAG

Axel Vogel

Fraktionsvorsitzender

Am Havelblick 8 14473 Potsdam 0331 966 1707

axel.vogel@gruene-fraktion.brandenburg.de www.gruene-fraktion.brandenburg.de

Besetzung Sonderausschuss BER

Sehr geehrter Herr Fritsch,

12. Februar 2013

Mapa Pl

auf der heutigen Fraktionssitzung hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Brandenburger Landtag ihre Mitglieder im zu konstituierenden Sonderausschuss BER gewählt:

- Axel Vogel
- Michael Jungclaus (Stellvertreter)

Mit freundlichen Grüßen

Fraktionsvorsitzender



Landtag Brandenburg

Der Präsident

Potsdam, 18.09.2013

Landtag Brandenburg 5. Wahlperiode

Information 5/120

Mitglieder des Landtages Brandenburg

im-Hause

Änderung in der Ausschussbesetzung der SPD-Fraktion

Sehr geehrte Damen und Herren,

die SPD-Fraktion hat am 09.09.2013 Änderungen in den Besetzungen der Ausschüsse beschlossen.

Die Änderungen in der Besetzung entnehmen Sie bitte beiliegendem Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Fritsch



SPD-Landtagsfraktion Brandenburg Der Parlamentarische Geschäftsführer



SPD-Landtagsfraktion Brandenburg - Am Havelblick 8 - 14473 Pogsdam Landtag Brandenburg
Herrn Präsidenten
Gunter Fritsch
-im Hause-

Für Rückfragen: mike, bischoff@spd fraktion, brandenburg, de

09. September 2013

Änderung der Ausschussbesetzung

Sehr geehrter Herr Präsident,

namens der SPD-Fraktion teile ich Ihnen folgende Umbesetzungen der Ausschussbesetzung mit:

Hauptausschuss:

Der Abgeordnete Klaus Ness wird anstelle des Abgeordneten Ralf Holzschuher ordentliches Mitglied im Hauptausschuss. Stellvertretendes Mitglied für den Abgeordneten Klaus Ness wird die Abgeordnete Britta Stark.

Mitglied im Sonderausschuss BER:

Die Abgeordnete Kerstin Kircheis wird anstelle des Abgeordneten Ralf Holzschuher ordentliches Mitglied im Sonderausschuss BER. Für Kerstin Kircheis wird Elisabeth Alter stellvertretendes Mitglied.

Innenausschuss:

Der Abgeordnete Matthias Platzeck wird stellvertretendes Mitglied im Innenausschuss anstelle des Abgeordneten Ralf Holzschuher.

Petitionsausschuss:

Der Abgeordnete Udo Folgart wird stellvertretendes Mitglied anstelle des Abgeordneten Ralf Holzschuher.

Mit freundlichen Grüßen

Mike Bischoff MdL SPD-Landtagsfraktion Brandenburg Am Havelblick 8

14473 Potsidami

Telefon 0331 966 13 02 Fax 0331 966 13 07 www.spd-fraktion.brandenburg.de



FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN IM BRANDENBURGER LANDTAG, AM HAVELBLICK 8, 14473 POTSDAM EINGEGANGEN

09. SEP. 2013 SBER 5-Mo Erledigt @1. Kara-20 Wite FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN IM BRANDENBURGER LANDTAG

Anna Mikulcová

Fraktionsgeschäftsführerin

Am Havelblick 8 14473 Potsdam 0331 966 1703

anna.mikulcova@gruene-fraktion.brandenburg.de

Freitag, 6. September 2013

Referat P2 Ausschussdienst Frau Reeker

- Im Hause -

Ausschussbesetzungen durch Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Neubenennung als stellvertretendes Mitglied

Sehr geehrte Frau Reeker,

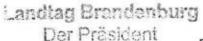
am 28.08.2013 hat das Parlament dem Beitritt des Abgeordneten Schulze in die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zugestimmt. Auf der Sitzung der Fraktion am 03.09.2013 haben die Abgeordneten beschlossen, dass Herr Schulze ab sofort sowohl in dem Petitionsausschuss als auch dem Sonderausschuss BER als stellvertretendes Mitglied mitwirken wird.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen sehr gern zur Verfügung.

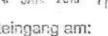
Allia Mikulcova

In Kopie: P1, P3, V1





028 2 6 JAN 2013 17,







Anlage.

SPD-Landtagsfraktion Brandenburg
Der Fraktionsvorsitzende

Posteingang am: Weiterleitung an:

g am: g an:

ng an.

SPD-Landtagsfraktion Brandenburg - Am Havelblick 8

Herrn Gunter Fritsch Präsident des Landtages Brandenburg im Hause 25. JAN. 2013 SBOK 5-27.

Praricles

51/5- 25.1.13

24. Januar 2013

Sonderausschuss BER

Mc 2411

Sehr geehrter Herr Präsident,

im Namen der SPD-Landtagsfraktion schlage ich die Abgeordnete Klara Geywitz zur Wahl als Vorsitzende des Sonderausschusses BER vor.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Holzschuher

Fraktionsvorsitzender

CDU-FRAKTION IM LANDTAG BRANDENBURG



13. FEB. 2013 SBER-5-5

Friedrick per Mail

CDU-FRAKTION IM LANDTAG BRANDENBURG | Am Havelblick 8 | 14473 Potudam

Landtag Brandenburg Referat P 2 Frau Reeker

im Hause

CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg Am Havelblick 8 14473 Potsdam

Telefon 0331 966-1450 Fax 0331 966-1407

Email pressestelle@cdu-fraktion.brandenburg.de Internet www.cdu-fraktion-brandenburg.de

Bankverbindung Commerzbank Potsdam BLZ 160 400 00 Konto 100 484 500

Parlamentarischer Geschäftsführer

Potsdam, 12.02.2013

Sonderausschuss - stellvertretender Vorsitz

Sehr geehrte Frau Reeker,

nachstehend teile ich Ihnen mit, dass unsere Fraktion den Abgeordneten

Ingo Senftleben

als stellvertretenden Vorsitzenden des Sonderausschusses zum Flughafen BER vorschlägt.

Mit freundlichen Grüßen

Ingo Senftleben





Stand: 21. März 2013

Arbeitsplan

Sitzung	Thema	Thema umfasst insbesondere	Unterlagen	Vor-Ort-Termin
Immer	Bericht über letzte Auf- sichtsratssitzung			
Immer	Baufortschritt und baulicher Zustand (Sachstand)	- Bestandsaufnahme - Fortschrittsbericht (mit jeweils aktueller Fortschreibung) - notwendige Umbaumaßnahmen infolge der aktuellen Bausituation - Fertigstellung/Eröffnung BER Projektplanung - Genehmigungen - Bauabnahme	- Monatlich aktualisierte Baufortschrittsberichte - Bestandsaufnahme bzw. "Fortschrittsbericht" sowie die jeweils aktuelle Fortschreibung - Unterlagen zur Planung und zum aktuellen Stand der Umsetzung des Regierungsflugha- fens - Unterlagen über die Vorflächenplanung / Parkflächen / Abstellpositionen - aktualisierter Projektplan zur Fertigstellung soweit nicht Bestandteil der Controllingberichte	- Gepäckabfertigung/- Ausgabe - Check-In, insb. Erweite- rungsmöglichkeiten - Erweiterungsflä- chen/Bereich für modula- re Erweiterungsbauten - Alle im Rohbau befindli- chen Abschnitte im Ter- minal - Andere schwerwiegen- de Mängel der Mängellis- te, um sich auf diese Weise ein Bild über Be- seitigungszeiträume ma- chen zu können -Entwässerungsanlage
Immer	Finanzen	 Finanzielle Situation der FBB- Finanzierung/Geschäftsmodell der FBB- Liquidität- Gewinn- und Verlustrechnung für die nächsten 5 Jahre- Art und Umfang der Landesbeteiligung 	- FBB-Wirtschaftsplan (samt möglicher Fortschreibungen des Businessplans) - Aktueller Finanzierungsplan und Erfolgsplan für 2012 und 2013 - Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2012 - Darstellung der laufenden Einnahmen und Ausgaben der FBB seit der Verschiebung der Eröffnung des BER am 8. Mai 2012 (inklusive Kredittilgung und Einnahmen aus Krediten - FBB-Liquiditätsplan - mittelfristiger Finanzplan - Darstellung der offenen Verbindlichkeiten gegenüber Baufirmen, Dienstleistern und wei-	



Arbeitsplan

Stand: 21. März 2013

Sitzung	Thema	Thema umfasst insbesondere	Unterlagen	Vor-Ort-Termin
			teren Beteiligten	
Immer	Schallschutz	- Sachstand zur Realisierung des Schallschutzprogramms (Umsetzung des Schallschutzprogramms/ Schallschutzkonzepts) - Abschluss der Vereinbarungen - Lüftertechnik	 Monatsberichte Schallschutzkonzept Gesundheitsmonitoring Berichte/Gutachten zur Umsetzung des Schallschutzprogramms (u.a. Verkehrswertgutachtenproblematik, Lüfterproblematik, Umsetzung des Schallschutzes im Tagschutzgebiet, Entschädigungszahlungen, Härtefallproblematik) 	
Immer	Nachtflug	Stand zur Umsetzung des Volksbegehrens Nachtflugverbot Planergänzungsbeschluss	- Detaillierte Berichte zur Verhandlungsführung in Bezug auf das Volksbegehren	
15. April	Tegel/Schönefeld alt	- Situation		
15. April	Asyl			Flughafenasyleinrichtung
15. Mai	Brand- und Katastro- phenschutz	- Brandschutzkonzept - Funktion der Entrauchungsanlage - aktiver Brandschutz - Tunnelrettung - Rettungs- und Katastrophenschutz	 Gutachten Brand- und Katastrophenschutz Aufstellung der Einsatzkräfte (Werkfeuerwehr und FFw) Unterlagen und Gutachten über den Brand- und Katastrophenschutz am BER Informationen zum Sicherheitskonzept 	 Entwässerungseinrichtung Brandschutzanlage/Brandschutzkonzept Entrauchungsanlage
15. Mai	Rettungsdienst/ medizinische Versor- gung	- Sachstand	- Rettungskonzept - Auflistung der Positionierung der Rettungs- wachen	
15. Mai	Sanitätsflughafen	- Sachstand	Sachstandsbericht	
17. Juni	Personelle Situation/ Entwicklungen in der	- Personelle Entwicklun- gen/Besetzungen		



Arbeitsplan

Stand: 21, März 2013

Sitzung	Thema	Thema umfasst insbesondere	Unterlagen	Vor-Ort-Termin
	FBB/Aufsichtsrat	 Gespräch mit dem Betriebsrat zur Si- tuation der Arbeitnehmer der Flughafen- gesellschaft 		
17. Juni/ 19. August	Luftverkehrsprognose	 Kapazität und Leistungsfähigkeit des BER und sich daraus ergebende Erwei- terungsmaßnahmen die sich aus der Prognose ergebenden Konsequenzen für die Größe des Flug- hafens Luftverkehrskonzept für die Haupt- stadtregion 	 Neue und bereits vorliegende Luftverkehrsprognosen Gutachten zur Entwicklung der Kapazität/ Leistungsfähigkeit der Luftverkehrsinfrastruktur in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg Ergebnisse/ Zwischenstand zur Bundesratsinitiative; Verkehrsprognosen 	
19. August	Schwarzarbeit am BER (auf Antrag der LINKE -Mall vom 21.03.2013)			
16. Sep- tember	Verkehrsanbindungen	- Gewährleistung der ÖPNV- Anbindungen, SPNV, BAB		
28.Oktober	Umfeldentwicklung	Vermietung am und Firmenansiedlung um den BER Wirtschaftliche Entwicklung am und um den BER (Anhörung der IHK's, HWK's und Unternehmerverbände) Umgang und Kommunikation der FBB mit den Anrainern		
	Flughafenasyl			Flughafenasyleinrichtung

Sonstige angeforderte allgemeine Unterlagen:

- Sachstandsberichte für den Aufsichtsrat

- Berichte, die dem Aufsichtsrat vorgelegt werden
 Sachstandsberichte Bürgencontrolling der PWC
 Zielsystem gemäß Corporate Governance Kodex des Landes Brandenburg
 Controllingberichte
- Protokolle der IMAG-Sitzungen



Stand: 21. März 2013

Arbeitsplan

- Protokolle der Gesellschafterversammlungen
- Alle relevanten Kostenvereinbarungen (Brand- und Katastrophenschutz)
 Liste und ausführliche Darstellung der laufenden Gerichtsverfahren/anhängigen Klagen (u.a. Schallschutz, Flugrouten, Brand- und Katastrophenschutz, Schadensersatzforderungen)
- Ergebnisse/Zwischenstand zur Bundesratsinitiative Verkehrsprognosen





Landtag Brandenburg; Postfach 80 10 84; 14410 Potsdam

Sonderausschuss BER

Die Vorsitzende

Staatskanzlei des Landes Brandenburg Flughafenkoordinator Herrn Staatssekretär Rainer Bretschneider Heinrich-Mann-Allee 107 14473 Potsdam

Datum: 6 . März 2013

Akteneinsichts- und Auskunftsersuchen gemäß Art. 56 Absatz 3 LV

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

hiermit beantrage ich, entsprechend der mit Ihnen am 5. März 2013 verabredeten Verfahrensweise, für die Mitglieder des Sonderausschusses BER Akteneinsicht in bzw. Auskunft über die in der Anlage aufgelisteten Vorgänge. Da die entsprechenden Informationen für die Tätigkeit im Sonderausschuss BER benötigt werden, bitte ich, diese schnellstmöglich den Abgeordneten zugänglich zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage

SBER 5-26 6. Min 13

Landtag Brandenburg Am Havelblick 8 14473 Potsdam

Telefon: 0331 966-1171 Telefax: 0331 966-1174 Internet: www.landtag.brandenburg.de

E-Mail: susanne.reeker@landtag.brandenburg.de

Sonderausschuss BER

Liste der von den Mitgliedern des Sonderausschusses angeforderten Unterlagen gemäß Artikel 56 Absatz 3 Verfassung des Landes Brandenburg

- Monatlich aktualisierte Baufortschrittsberichte
- Bestandsaufnahme bzw. "Fortschrittsbericht" sowie die jeweils aktuelle Fortschreibung
- Unterlagen zur Planung und zum aktuellen Stand der Umsetzung des Regierungsflughafens
- Unterlagen über die Vorflächenplanung/Parkflächen/Abstellpositionen
- aktualisierter Projektplan zur Fertigstellung soweit nicht Bestandteil der Controllingberichte
- FBB-Wirtschaftsplan/Business Plan
- Businessplan als Grundlage für das Geschäfts- und Betriebsmodell der FBB inklusive möglicher Ergänzungen und Fortschreibungen
- Aktueller Finanzplan und Erfolgsplan für 2012 und 2013
- Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2012
- Darstellung der laufenden Einnahmen und Ausgaben der FBB seit der Verschiebung der Eröffnung des BER am 8. Mai 2012 (inklusive Kredittilgung und Einnahmen aus Krediten)
- FBB-Liquiditätsplan
- mittelfristiger Finanzplan
- Darstellung der offenen Verbindlichkeiten gegenüber Baufirmen, Dienstleistem und weiteren Beteiligten
- Monatsberichte Schallschutzkonzept; Gesundheitsmonitoring
- Berichte und Gutachten zur Umsetzung des Schallschutzprogrammes (u.a. Verkehrswertgutachtenproblematik, Lüfterproblematik, Umsetzung des Schallschutzes im Tagschutzgebiet, Entschädigungszahlungen, Härtefallproblematik)
- Detaillierte Berichte zur Verhandlungsführung in Bezug auf das Volksbegehren

Anlage 12

Sonderausschuss BER

- Gutachten Brand- und Katastrophenschutz
- Aufstellung der Einsatzkräfte (Werkfeuerwehr + FFw)
- Unterlagen und Gutachten über den Brand- und Katastrophenschutz am BER
- Informationen zum Sicherheitskonzept
- Rettungskonzept
- Auflistung und Positionierung der Rettungswachen
- Neue und bereits vorliegende Luftverkehrsprognosen und Gutachten zur Entwicklung der Kapazität/Leistungsfähigkeit der Luftverkehrsinfrastruktur in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
- Ergebnisse/ Zwischenstand zur Bundesratsinitiative; Verkehrsprognosen
- Sachstandsbericht Sanitätsflughafen
- Sachstandsberichte f
 ür den Aufsichtsrat
- Berichte, die dem Aufsichtsrat vorgelegt werden
- Sachstandsberichte Bürgencontrolling der PWC
- Zielsystem gemäß Corporate Governance Kodex des Landes Brandenburg
- Controllingberichte
- Protokolle der IMAG-Sitzungen
- Protokolle der Gesellschafterversammlungen
- Alle relevanten Kostenvereinbarungen (Brand- und Katastrophenschutz)
- Liste und ausführliche Darstellung zu allen anhängigen Klagen/laufenden Gerichtsverfahren (u.a. Schallschutz, Flugrouten, Brand- und Katastrophenschutz, Schadensersatzforderungen)



Landtag Brandenburg

5. Wahlperiode

Sitzungstermine des Sonderausschuss BER für das Jahr 2013

Sitzungsbeginn: 15.30 Uhr

Raum 306

Montag, 11. März 2013

Montag, 15.April 2013

Montag, 13. Mai 2013

Montag, 17. Juni 2013

Montag, 19. August 2013

Montag, 16. September 2013

Montag, 28. Oktober 2013

Montag, 16. Dezember 2013

Landtag Brandenburg

5. Wahlperiode

Sitzungstermine des Sonderausschuss BER für das Jahr 2014

Sitzungsbeginn: 15.30 Uhr

Raum 1.070 a/b

Montag, 13. Januar 2014

Montag, 24. Februar 2014

Montag, 17. März 2014

Montag, 28. April 2014