

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

41. Sitzung
2. April 2014

Beginn: 14.09 Uhr
Schluss: 16.54 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Volksinitiative gemäß Artikel 61 Abs. 1 der Verfassung
von Berlin
Drucksache 17/1390
„**Nachtflugverbot**“

[0162](#)
BauVerk

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Fertigstellung BER
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)
- b) Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/1483
BER braucht Expertise, Berlin braucht Klarheit

[0149](#)
BauVerk

[0165](#)
BauVerk
Haupt

- c) Antrag der Piratenfraktion
Drucksache 17/1490

**Fluglärm am BER begrenzen: Eine dritte Start- und
Landebahn muss ausgeschlossen werden**

[0166](#)
BauVerk
Haupt

Vorsitzender Andreas Otto: Dazu begrüße ich Herrn Dr. Mehdorn. Ich habe Sie schon gesehen. Sie können hier vorn auf dieser – Anklagebank wollen wir dazu immer nicht sagen. Sie können sich auf diesen herausgehobenen Platz setzen.

Zwei Sachen sind vorab zu klären, erstens, dass wir ein Wortprotokoll anfertigen lassen. Das machen wir so bei Anhörungen. – Dazu höre ich auch keinen Widerspruch. Zweitens gibt es hier verschiedene Fernsehteams, und ich habe denen gesagt, dass wir Einvernehmen darüber herstellen müssen, dass sie filmen dürfen. Das war bei allen anderen Veranstaltungen auch immer so üblich. Gibt es dazu Widerspruch? – Das ist nicht der Fall. Dann dürfen Sie hier fernsehtechnisch mitschneiden. Ich würde Sie nur bitten, darauf zu achten, dass Sie nicht die Unterlagen der Abgeordneten filmen. Das ist nicht erwünscht.

Den Punkt 3 a könnte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen begründen. Dann gibt es noch zwei Anträge, die auch begründet werden könnten. Danach könnte sich auch noch die Senatsverwaltung äußern. So fangen wir erst mal an. Dann würden wir Ihnen, Herr Dr. Mehdorn, das Wort geben, damit Sie ein paar Ausführungen machen können, und danach kommen wir in eine Diskussion, indem wir die Abgeordneten Fragen stellen und Statements abgeben lassen. – Wir fangen an mit der Begründung des Besprechungsbedarfs zu 3 a durch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, und ich nehme an, dass das der Kollege Moritz macht. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Harald Moritz (GRÜNE): Danke! – Guten Tag, Herr Mehdorn! Sie waren vor ca. einem Dreivierteljahr schon mal hier in der Runde – ich habe noch mal im Protokoll nachgesehen –, und da haben wir uns alle zusammen gewundert, dass nach einem Jahr Baustellenarchäologie noch kein Fortschritt zu erkennen war. Für uns ist auch nach einem weiteren Dreivierteljahr ein wirklicher Fortschritt nicht zu erkennen, und deswegen haben wir diesen Besprechungspunkt beantragt. Fast täglich macht der BER in den Medien Schlagzeilen, zumeist nicht positiv. Ansonsten ist Herr Amann von Ihnen sozusagen gegangen worden, andere Flughafenmitarbeiter ebenfalls. Wir halten die Absage des Nordpiertests für richtig. Aus unserer Sicht hätte das nur unnötig Geld gefressen, und man wäre nicht zu wirklichen Ergebnissen gekommen. Wir begrüßen auch, dass die Sanierung der Nordbahn verschoben worden ist. Solange an der Südbahn kein Schallschutz vorhanden ist, kann diese unserer Meinung nach nicht benutzt werden.

Heute gibt es die nächste Meldung, dass ein weiterer Mitarbeiter entlassen worden ist, weil er sich mit einem Schreiben an den Aufsichtsrat gewandt hat. Ich bin auch Mitglied des Untersuchungsausschusses, und dort haben wir uns immer gewundert, dass sich Flughafenmitarbeiter, Controller oder irgendwelche Architekten in ähnlichen brenzligen Situationen nicht mit solchen Schreiben an den Aufsichtsrat gewandt haben. Das hat uns sehr verwundert und, ich glaube, im Nachhinein auch das eine oder andere Aufsichtsratsmitglied. Ich würde es so einschätzen, dass das Betriebsklima vorher so war und sich nicht verändert hat. Jedem Mitarbeiter, der mit schlechten Nachrichten oder Problemen gekommen wäre, wäre das gleiche Schicksal passiert, und das war bekannt, und von daher gab es eben keine Meldungen, die

vielleicht sogar hilfreich gewesen wären und den BER vorangebracht hätten. Aber das müssen wir jetzt wohl so zur Kenntnis nehmen.

Uns interessieren heute der aktuelle Stand auf der Baustelle und natürlich Termine und Kostenentwicklung. Sind wir jetzt wirklich bei 2017 und 8 Milliarden? Sie werden uns sicherlich heute darüber aufklären.

Dann will ich schon mal zu konkreten Fragen kommen, einmal zur Kostenentwicklung und zum anderen, ob jetzt alle Themenkomplexe bei den Mängeln identifiziert sind und wie ist der Abarbeitungsstand ist. – [Zuruf von Oliver Friederici (CDU)]

Vorsitzender Andreas Otto: Machen Sie mal fertig, vielleicht ein bisschen gestrafft!

Harald Moritz (GRÜNE): Ich bin immer gestrafft. – Zum Sprint-Team wäre die Frage, wie viele Firmen und Mitarbeiter da eingebunden sind und wie die Koordinierung und Kontrolle der Mängelbeseitigung jetzt überhaupt organisiert ist.

Der Schallschutz ist eben angesprochen worden. In der vorigen Woche hat Herr Beisel vom Flughafenverband ADV auf einer Podiumsdiskussion ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es wichtig ist, ein gutes und vertrauensvolles Verhältnis zu den Flughafenanliegern zu haben. Herr Mehdorn! Mir scheint, dass Ihnen das nicht ganz so wichtig ist. Wenn ich die Entwicklung sehe, auch bei den sogenannten schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlungsverfahren, bahnt sich, glaube ich, neuer Ärger an. Vielleicht gehen Sie darauf auch ein. Und wo ich schon bei der Südbahn war: Ist es noch richtig, dass Sie bis zum Oktober die Kostenerstattungsvereinbarung für die Anlieger der Südbahn fertiggestellt haben wollen? Halten Sie es dann für zumutbar, dass in den Wintermonaten – Sie wollen die Sanierung am 1. März beginnen – die Fenster ausgetauscht werden? Ich glaube, auch da wird es neuen Ärger geben. Vielleicht sagen Sie auch, wie insgesamt der Stand der Abarbeitung der Anträge ist.

Eine letzte Frage hätte ich zur Kapazität. In den Medien war zu lesen, dass Sie den Terminal von Schönefeld-alt offenhalten wollen. Wo werden dann die allgemeine Luftfahrt und der Regierungsflughafen ihren Platz auf dem BER finden? Die sollten ja in diesen Bereich.

Auf einen letzten Satz zur Begründung des Antrages werde ich verzichten, denn das ist schon mal im Plenum besprochen worden. – Danke schön!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Kollege Moritz! – Sie meinten damit den Antrag „BER braucht Expertise, Berlin braucht Klarheit“ unter 3 b. Diesen Antrag wollen Sie jetzt nicht extra begründen. – Dann gibt es unter 3 c den Antrag der Piratenfraktion „Fluglärm am BER begrenzen: Eine dritte Start- und Landebahn muss ausgeschlossen werden“. Soll das begründet werden? – Bitte schön, Herr Kollege Baum!

Andreas Baum (PIRATEN): Ich mache das recht kurz, wir haben ja noch einiges vor uns. Wie wir in der letzten Anhörung erfahren haben, durch die Lärm- und Kostenschäden, die verursacht werden, muss man sich Gedanken darüber machen, wie viel Flughafen man will. Wir schließen uns aus den in der letzten Sitzung genannten Gründen im Prinzip dem Beschluss der CDU-Fraktion an, nämlich dass eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung eines Flughafens nicht zuletzt auch von einer breiten Akzeptanz in der Bevölkerung abhängt

und dass das nur erreicht werden kann, wenn nicht neuerliche Lärmbelastungen weite Teile der Bevölkerung beeinträchtigen – so in der Drucksache 3454 aus der 16. Wahlperiode.

Der Landtag Brandenburg hat sich dazu ähnlich verhalten. Wir glauben deshalb, dass es an dieser Stelle Klarheit bedarf, und fordern in unserem Antrag, dass eine dritte Landebahn ausgeschlossen wird.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Kollege Baum! – Dann haben wir jetzt die Begründung der Drucksachen absolviert. Ein Wortprotokoll hatten wir beschlossen. Gibt es vonseiten des Senats Redebedarf? – Das ist erst mal nicht der Fall. Herr Mehdorn! Dann hätten Sie jetzt das Wort. Wir könnten uns vielleicht vorab verständigen: Wir lange brauchen Sie, um uns die wichtigsten technischen, finanziellen, personellen Kennzahlen darzulegen? Sind 20 Minuten okay? – Dann versuchen wir es mal in dem Rahmen. Dann treten wir in die Diskussion ein. Mir wäre wichtig, dass es möglichst konkret ist. – Bitte schön!

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Gern bin ich Ihrer Einladung gefolgt, auch wenn ich ganz sicher bin, dass ich in Sachen Konkretisierung Ihre Vorstellungen nicht erfüllen werde, denn aus guten Gründen haben wir uns am Flughafen entschlossen, nur die Dinge wirklich deutlich und klar zu sagen, die wir auch belegen können, die fest sind, zu denen wir auch stehen können und die stimmig sind. Noch mal eine Terminverschiebung und noch mal irgendwelche Veränderungen, das wollen wir einfach nicht. Da haben wir schon zu viel Goodwill verspielt. Das werden wir auch nicht tun. Da halten lieber ein Stückchen Häme darüber aus, dass wir uns jetzt erst mal ein paar Sachen verkneifen und eben nicht sagen, solange wir nicht ganz sicher sind, dass sie auch so sind.

Das Thema des Baufortschritts ist in der Tat für Außenstehende schwierig nachzuempfinden und zu verfolgen. Es findet halt sehr im Detail und innen drin statt. Sie kennen das ja, es ist nichts Neues, wenn ich sage, dass wir uns um drei Blöcke bemühen. Der eine ist die Thematik der Restarbeiten, die damals, als der Flughafen fertig sein sollte, nicht fertig gemacht waren. Das zweite Kapitel ist die Geschichte mit – ich nenne es mal ein bisschen flapsig – Pfusch am Bau, also Dinge, wo Fehler gemacht worden sind, also Sachen gebaut worden sind, die nicht dem Planungsstand entsprechen, und das Dritte ist die große Thematik der Entrauchungsanlage, die noch mal richtig von vorn begonnen werden musste und wo die Dinge annähernd bei Status null begonnen wurden. Bei allen drei Themen sind wir voran. Wir leiden halt ein Stück darunter – und damit auch unsere Kommunikation –, dass wir uns da nicht immer verständlich machen können. Viele Dinge gehen auch ein Stückchen rückwärts. Wenn Sie eine Strickjacke am Anfang, beim ersten Knopf, falsch zuknöpfen und dann oben angekommen sind, dann müssen Sie erst wieder alle Knöpfe aufmachen, bevor Sie unten wieder neu ansetzen können. Also das ist schon eine komplexe Veranstaltung, wie wir es bei Rauch-, Brandschutz und Feuerwarnanlage erleben.

Hier sind wir mit einem völlig neuen Konzept angetreten, mit Experten, die gemeinsam mit den Kollegen vom Bauordnungsamt quasi definiert haben, was zulassbar ist, die eine erste Spezifikation geschrieben haben. Diese Spezifikationen sind dann zu Ausschreibungen gekommen, sie sind schrittweise als Planungspakete vergeben worden, laufen jetzt auch schrittweise zu, sind in der Baustelle, und die Arbeiten daran haben begonnen. Das geht dahin – auch das haben wir kommuniziert –, dass die Komplexität der Entrauchungsanlage reduziert werden soll, indem sie in einzelne Teile geteilt werden soll oder kann, wenn sich das als rich-

tiger Schritt erweist. Es ist auch so, dass wir bestimmte Ursprungsblöcke aufgelöst haben. Früher wurde der ganze Rauch in den Keller geschoben und dann seitlich abgepumpt. Wir haben das geändert, dass wir Rauch, der oben entsteht, oben rauslassen und in der Mitte seitlich rauslassen, also ganz normal der Physik folgend. Auch das vereinfacht das ganze Thema. Wir sind mit dieser gesamten Entrauchungsanlage eigentlich jetzt entsprechend unseren Terminplänen unterwegs und auch an der Arbeit.

Wir haben die notwendigen Unternehmen, die wir dazu brauchen, weitestgehend befriedet und im Termin. Hier ist der große Block, dass die meisten dieser Unternehmen aus der Vergangenheit noch Rechnungen offenhaben, die noch geprüft werden müssen. Das sind Rechnungen aus den Jahren 2009, 2010 und 2011, wo zum Teil die Leute, die sie veranlasst haben, nicht mehr da sind. Also die Rechnungsprüfung macht da Schwierigkeiten. Aber wir sind da weitgehend durch, dass die Unternehmen auch auf der Baustelle sind und motiviert ihr Thema tun, auch die Firma Siemens. Ich bin sicher, dass die Frage gleich wieder von einem gestellt wird: Arbeitet die Firma Siemens? – Wir beantworten sie immer wieder: Ja, sie arbeiten und sind da unterwegs, aber nicht nur die Firma Siemens, die nur einen Teil daran hat. Es ist noch eine ganze Reihe anderer Unternehmen, die da auch unterwegs sind. Die Firma Siemens hat auch die ersten Teile der Planung. Ein Teil wird noch kommen. Wir sind derzeit dabei, innerhalb der Entrauchungsanlage Geschwindigkeits- und Druckmessungen in diesen Kanälen zu machen, um zu sehen, wo kritische Wege sind, wie die Dichtigkeit des gesamten Systems ist. Sie wissen, es kommt eben darauf an, dass wir die Windgeschwindigkeit gleichmäßig in alle Räume kriegen, und zwar so, dass der Qualm nicht verwirbelt und nicht runtergedrückt wird, sondern dass er unter der Decke bleibt, aber eben auch durch Öffnung entsprechender Klappen abgesaugt oder abgeschoben wird. Das passiert in Zweizimmerbüros wie diesem, aber auch in großen Räumen, wo drei Fußballfelder reinpassen. Das ist eine ziemlich schwierige und komplexe Veranstaltung, diese Windgeschwindigkeiten in allen Räumen gleich zu haben, sodass sie den Anforderungen, den Entrauchungsparametern entsprechen. Hier sind wir unterwegs.

Wir kombinieren das mit dem zweiten Thema, den Restarbeiten. Es macht natürlich keinen Sinn, irgendwo Restarbeiten durchzuführen, wenn die Entrauchungsanlage quasi noch geändert wird. Also das passiert in einem gemeinsamen Thema, und ich glaube, dass wir hier weitgehend unterwegs sind.

Wir denken, dass wir mit dieser Entrauchungsanlage zumindest in der zweiten Hälfte, im 3. Quartal, ziemlich genau ein Terminende bestimmen können, wo wir sagen würden: Dann sind wir mit der Entrauchungsanlage so weit, dass sie ab einem bestimmten Datum in den Test gehen kann und dann zur Abnahme genommen wird. Wichtig daran ist, dass wir alle Schritte, die wir vornehmen, immer abgestimmt mit dem Bauordnungsamt machen, dass wir nicht irgendwelche Arbeiten voranmachen, die hinterher nicht zulassungsfähig sind. Hier finden regelmäßig Abstimmungssitzungen statt, und ich glaube, dass der Dialog mit dem Bauordnungsamt im Gegensatz zu früher heute ein sachlich ordentlicher ist, der geprägt davon ist, dass wir die Anlage möglichst schnell in Betrieb nehmen können.

Was die Restarbeiten, die Mängel, angeht, haben wir alle Mängel in einer zentralen Datenbank zusammengefasst und kategorisiert. Wir wissen also genau, welche Mängel vor Inbetriebnahme notwendig sind oder welche Mängel eben nicht dringend sind, die auch später gemacht werden können, sodass wir eine sehr präzise Prioritätensetzung haben, um welche

Mängel wir uns wann und wie zu kümmern haben, und haben die auch in unserer Terminplanung entsprechend verortet, sodass wir auch hier zuversichtlich sind, dass wir innerhalb der uns gestellten Terminpläne liegen.

Was die Thematik der Restarbeiten angeht, sind wir auch parallel im Fortschritt und haben Einigkeit mit den Unternehmen. Aber das ist nicht auf dem kritischen Weg. Der kritische Weg für die Fertigstellung des Flughafens, und darum geht es – – Es geht um die Inbetriebnahme. Die haben wir, denke ich, unter Kontrolle, und auch wenn es immer noch an die Geduld vieler Leute geht, sind wir, glaube ich, gut unterwegs.

Unser Ziel ist es nach wie vor – und das ist eine Zielplanung –, dass wir zum Jahresende weitestgehend genaue Übersicht haben wollen, wo wir stehen und wann wir fertig werden, dass wir bis dahin auch einen Überblick haben, was anschließend passiert. Sie wissen, die Fertigstellung ist eines. Danach kommen Sachverständige, die alles im Detail prüfen. Nach den Sachverständigen kommt der TÜV, der alles prüft, und nach dem TÜV werden ICAO, also internationale Behörden, kommen und den Flughafen nach internationalen Kriterien abnehmen. Das sind alles Sachverständige und Prüfer, die selbstständig sind, die wir nicht kommandieren oder denen Anweisungen geben können, wann sie womit fertig zu sein haben, sodass wir hier noch ein Stück Fremdbestimmung haben, die wir heute noch nicht ganz übersehen.

Wir sind parallel zu diesen Bauarbeiten dabei, die Vorbereitung für die ganze Inbetriebnahmeschulung durchzuführen, das ORAT-Programm, wo wir in mehreren Wellen erst die eigenen Mitarbeiter im Detail schulen, also mit dem Flughafen und der Umgebung bekannt machen, dann mit dem neuen IT-System und dann alles, was vor Ort zu ihrer Aufgabe gehört, üben. Die zweite Welle wird dann mit Mitarbeitern der Airlines stattfinden, und wir werden sicherlich weitere Schulungsrunden haben. Auch dieser Prozess findet unter den Augen von internationalen Kontrolleuren statt. Auch das ist eine große Organisationsaufgabe. Hier werden Tausende von virtuellen Fluggästen den Flughafen erproben. Gepäcksysteme und all diese Dinge werden dann im Echtttest laufen.

Wir gehen davon aus, dass wir mit diesen Tests segmentweise noch ganz früh im nächsten Frühjahr beginnen können, und wir, je nachdem, wie der Fortschritt dann ist, zum Jahresende oder im Frühjahr, je nachdem, wie der Arbeitsfortschritt ist, verbindlich zu einem Termin kommen können, wann wir den Flughafen endgültig valide eröffnen können.

So weit vielleicht zur Situation. Dafür kann ich nur werben. Es ist schwer. Wenn jemand Beton gießt, Gerüste hat, sich Bagger drehen und man sieht, wie ein Haus wächst, das geht relativ zügig, und jeder sieht: Aha, da bewegt sich was. – Das, was wir hier zurzeit im Flughafen tun, passiert zwischen zwei Decken und verteilt sich auf acht Etagen im Flughafen. Es geht über große Flächen. Sie waren sicher alle schon mal bei uns. Dann wissen Sie auch, wie weitläufig das ist. Es ist sehr schwer zu vermitteln, wie da der Arbeitsfortschritt ist.

Wir haben den Flughafen in einzelne Module aufgeteilt, die wir schrittweise fertig machen. Pier Nord ist eines, das ist fertig. Pier Süd ist gerade unter Vollspannung. Das wird das Nächste sein. Wir werden uns dann im Hauptgebäude von außen nach innen in das Zentralgebäude vorarbeiten. Aber die Module sind immer noch sehr groß, sodass wir sie in sogenannte Teilflächen unterteilt haben, Teilflächen, die es uns erlauben, eine Teilfläche quasi als Muster

mit einem Team zu bearbeiten, diese Musterfläche dann mit dem Bauordnungsamt, dem TÜV und allen Sachverständnissen abzunehmen, und wenn diese Musterfläche abgenommen ist, sind wir in der Lage, diese Musterfläche, so wie sie ist, zu multiplizieren oder parallel zu arbeiten. Wir haben über 40 dieser Musterflächen definiert, sodass Parallelarbeit, also nicht hintereinander, sondern parallel, passieren kann, sodass wir das Thema beschleunigen können und hoffen, dass wir das auch so erreichen werden. Aber wir sind natürlich trotzdem gehandicapt, dass das eben nicht das Chinese Principle ist: ein Mann 100 Tage, 100 Mann ein Tag. Das geht bei uns nicht. Es ist eben die räumliche Beengung, dass nicht beliebig viele Leute an diesen einzelnen Plätzen tätig sein können, sondern sich das eben leider auch zeitlich etwas streckt.

Wir sind zurzeit mit 400 Mitarbeitern auf der Baustelle tätig, die im Wesentlichen Elektriker und TGA-Bauleute sind, auch Klempner, aber schrittweise sind die Planungen so weit, dass wir die einzelnen Flächen eben dann auch freigeben können. Es werden auch schrittweise diese einzelnen Flächen fertig. Man sieht es nicht, denn am Ende ist fertig nur, wenn das ganze Gebäude oder das ganze Modul fertig ist. Was alle nicht sehen, ist, dass wir quasi in der Peripherie des Flughafens, der aus – ich sage mal – 150 Teilgebäuden besteht – Davon haben ungefähr 20 eine besondere Rolle: Feuerwehren, Gebäude für IT, die Polizeikaserne, die Wache Ost, die Wache West, also einzelne Gebäude, Müllentsorgungsthemen. Das sind alles Gebäude, die jedes für sich fertig gemacht werden müssen. Jedes für sich ist mit dem Gesamtsystem vernetzt, dem Sicherheitsstandard eines Flughafens entsprechend. Diese Gebäude, die parallel laufen, werden auch schrittweise fertig.

Wir gehen davon aus, dass wir spätestens im Monat Mai alle Funktionsgebäude, die im Gelände versteckt sind, schrittweise abgenommen haben – zurzeit nimmt das Bauordnungsamt jeden Monat ein oder zwei dieser Gebäude ab – und dass wir dann ab Mai quasi insgesamt mit allen Betriebsgebäuden fertig sind, sodass wir ursprünglich auch mit dem Testbetrieb am Pier Nord – dazu hätten wir die auch gebraucht –, dass wir da pünktlich fertig sind, um dann quasi mit den Kolleginnen und Kollegen, die dort frei sind, die dann in diesen Gebäuden Erfahrungen gesammelt haben, die wir dann schrittweise auf das Hauptgebäude, auf den Main Pier zusammenziehen und auf die Art und Weise auch für die Gesamtbaustelle dann eine Beschleunigung noch mal wieder erwarten, um da wirklich unsere Ziele zu erreichen.

Das ist – ich sage es mal in losen Worten umschrieben – das, wo wir prozessual stehen. Wir sind eigentlich, was unsere internen Termine angeht, unterwegs. Wir sind nicht ganz im Termin, aber wir haben auch noch Zeit, Dinge aufzuholen, sodass wir zuversichtlich sind, dass wir zum Jahresende ziemlich präzise sagen können, wann die Inbetriebnahme passiert.

Viele Ihrer Fragen, die Sie gestellt haben, entnehmen Sie der Presse. Ich schätze mal, und ich bleibe dabei, dass dieser Flughafen zwischen 300 und 400 Pressesprecher hat, und jedem, dem da was stinkt oder der sauer ist oder dem da irgendwas passiert ist, geht an die Presse, und die Presse nimmt das alles dankbar auf. Was ich da so alles lese, regt mich schon gar nicht mehr auf. Nichts ist älter als eine Zeitung von gestern. Dann kann ich dem auch nicht helfen. Auf jeden Fall ist nicht alles richtig, was da drinsteht. Das interessiert mich auch nicht. Im Grunde genommen gibt es zu viele, die meinen: Herr Lehrer, ich weiß was! – Und jeder einzelne erzählt halt irgendwas, und die Presse druckt es, weil sie Auflage machen will. Sie kennen das ja. Sie sind ja in der Politik. Sie wissen bestens, wie das geht. Aber nicht alles, was da steht – – Und auf dem Flughafen kloppt sich das halt gratis und leicht herum. Wir können uns nur aus diesem Schlamassel retten, indem wir den Flughafen in Betrieb nehmen. Alles andere ist nur Blabla. Das hilft uns gar nichts. Entweder wird es uns als Entschuldigung ausgelegt, oder es wird uns vorgeworfen: Na ja, jetzt berichten sie auch schon Krümel. Die haben es aber nötig. – Irgendwie können wir es gar nicht richtig machen. Insofern sage ich Ihnen hier mal zu: Wir arbeiten mit allem, was wir drauf haben, mit allem, was wir können, und natürlich auch unter Kontrolle der Kosten, dass wir da nicht verrücktspielen. Wir arbeiten sehr stringent an einem Inbetriebnahmetermin. Da haben wir noch ein bisschen Geduld zu haben, schneller geht es nicht. Viele dieser Fragen, die Sie heute stellen, hätte man vielleicht auch mal im Jahr 2008, 2007, 2006 oder 2009 stellen sollen. Wenn das Kind im Brunnen ist, dann muss man es halt erst wieder hochholen, bevor man es dann wieder weiter pöppeln kann, und das ist der Prozess, in dem wir hier drin sind, um den wir uns kümmern. – So weit!

Vorsitzender Andreas Otto: Sie sind erst mal so weit durch. Danke schön! – Es gibt erste Wortmeldungen. Ich schlage vor, wir sind in der Zeit nicht schlecht, dass wir das hier vielleicht nach Wortmeldungen abarbeiten und jedem und jeder aber nur drei Minuten geben. Das ist, glaube ich, für Fragen ausreichend, und dann muss man auch nicht zu lange Statements abgeben. Wir machen es einfach nach Meldung. Dann würde ich Sie bitten, dass Sie einfach die Fragen aufnehmen und beantworten. – [Zurufe von der SPD] – Nein, wir machen keine Fraktionsrunde. Wir machen einfach die Wortmeldungen und drei Minuten. Der Vorsitzende moderiert das hier. Wo Sie vorsitzen, kann das anders sein. Wir machen das heute so. – Ich habe zuerst Herrn Kollegen Wolf auf der Redeliste. – Bitte schön, Herr Wolf!

Harald Wolf (LINKE): Vielleicht beginnend mit Ihrer Schlussbemerkung über die Kommunikation und die Medien. Es ist zwar richtig, dass nichts älter ist als die Zeitung von gestern, aber wenn die Zeitung von heute das Gleiche oder Ähnliches kolportiert und am nächsten Tag das wieder so ist, haben Sie ein Problem in der Kommunikation. In der Politik – da Sie darauf hingewiesen haben – versucht man, die Deutungshoheit über Vorgänge zu gewinnen. Deshalb wäre es sinnvoll, wenn der Flughafen das, was Sie versucht haben vorzutragen, auch noch mal etwas deutlicher kommuniziert und proaktiver in die Kommunikation geht, als das bisher der Fall ist. Sie haben in Ihren Einleitungsworten schon präventiv gesagt, dass Ihre Ausführungen wahrscheinlich die Erwartungen des Ausschusses an Konkretheit enttäuschen werden. Ich will jetzt auch keinen Eröffnungstermin von Ihnen wissen, weil ich das für nicht seriös halten würde, ich glaube aber, dass es schon möglich ist und dass wir auch erwarten können, dass ein paar Aussagen konkreter gemacht werden. Deshalb will ich ein paar Fragen stellen.

Erstens: Sie haben gesagt, bei der Entrauchungsanlage wird ein völlig neues Konzept gemacht, die Vergabe der Planungspakete hat stattgefunden, und es findet eine Reduktion der Komplexität statt, was ich glaube, was sinnvoll ist, und dann gesagt: Wir sind unterwegs entsprechend den Terminplänen. – Es wäre hilfreich, wenn das mal konkreter gemacht wird, was es heißt: Wir sind unterwegs entsprechend den Terminplänen. – Das heißt: Welche konkreten Themen sind abgearbeitet? Welche Themen müssen noch abgearbeitet werden bei der Neukonzeption und der Reduktion der Komplexität?

Dann haben Sie gesagt: Siemens arbeitet. Der erste Teil der Planung ist erledigt. Der zweite Teil wird noch kommen. – Es stellt sich mir die Frage: Was ist der erste Teil der Planung? Was ist der zweite Teil der Planung? Wann wird der voraussichtlich kommen? Was heißt, Siemens arbeitet? Den Medien – das ist das, worauf wir erst mal angewiesen sind – kann man entnehmen, dass Siemens sagt: Wir können erst arbeiten, wenn alle Planungsunterlagen da sind. – Vielleicht können Sie das an der Stelle auch noch mal aufklären, wie da der Sachverhalt ist, welche Planungsunterlagen Siemens braucht, um zu arbeiten, bzw. welche Arbeiten – weil Sie gesagt haben, Siemens arbeitet schon – gegenwärtig dort stattfinden.

Sie haben gesagt, Sie werden wahrscheinlich im dritten Quartal ein Terminende für die Entrauchungsanlage angeben können. Da wäre meine Frage: Was ist die Voraussetzung dafür, dass Sie ein Terminende angeben können? Ich will jetzt kein Datum wissen. Drittes Quartal haben Sie schon gesagt. Was ist inhaltlich die Voraussetzung dafür, dass Sie sagen können, bis dahin haben wir die Entrauchungsanlage so weit fertig, wir sind nur noch in der Testphase und müssen die Genehmigungsthemen erledigen?

Vorsitzender Andreas Otto: Sie müssen zum Schluss kommen!

Harald Wolf (LINKE): Ich komme gleich zum Schluss. – Die Mängel sind alle in einer zentralen Datenbank, und Sie haben eine Kategorisierung vorgenommen. Das finde ich durchaus hilfreich. Wir sind mit den Horrormeldungen über zigtausend Mängel konfrontiert gewesen. Wir würden gerne mal wissen, welche Kategorisierung Sie vorgenommen haben und welche Mängel jetzt wesentlich sind für die Inbetriebnahme des Flughafens und was sozusagen Bodenleisten sind, die nicht richtig abschließen, wo man aber sagen kann, das ist ein Schönheitsfehler und nicht entscheidend.

Ein Stichwort, das Sie auch angesprochen haben, ist, dass Sie das Thema in Module aufgeteilt haben, und hinsichtlich der Beseitigung der Mängel und der Korrektur der Fehler hätte ich auch gerne mal gewusst: Welche Module? Welche Module sind bereits abgearbeitet, und welche weiteren Etappen sind vorgesehen?

Vorsitzender Andreas Otto: Sie müssten jetzt wirklich das Fragezeichen bringen!

Harald Wolf (LINKE): Letzter Satz: Wenn der Flughafen – ich mache kein Fragezeichen, sondern ich formuliere eine Auffassung – hier klarer kommunizieren würde, könnte man vielleicht auch zu einer größeren Rationalität in der Diskussion beitragen, auch wenn vielleicht die Botschaften nicht immer gut sind.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön! – Frau Lompscher, bitte!

Katrin Lompscher (LINKE): Herr Mehdorn! Sie haben gesagt, dass Sie sozusagen den Baufortschritt nach drei Blöcken beurteilen: Restarbeiten, Korrektur von Fehlern, Neubau der Entrauchungsanlage. In dem Zusammenhang habe ich die Frage, ob bei diesem sehr komplexen Gebilde, von dem man, wenn man daran vorbeifährt, immer denkt, das ist schon relativ weit fertig, auch Bauarbeiten notwendig sind wegen Mängeln, Leerstands und Nichtnutzung. Wie wir wissen, ist es ein großes komplexes Gebäude, das betrieben werden muss. Die Frage ist: Treten durch die derzeitige Nichtnutzung Fehler und Mängel auf, die sozusagen einen möglichen vierten Komplex bilden könnten?

Zweite Frage: Dass Sie heute keine Termine für Eröffnung oder Fertigstellung nennen, überrascht mich nicht. Allerdings gibt es bekannte Termine zur Befristung von Baugenehmigungen. Da möchte ich gerne wissen, wann die Frist für das Hauptgebäude ausläuft und welche Folgen es hat, wenn dieser Termin verfehlt wird.

Die letzte Frage, die ich habe, bezieht sich auf die von Ihnen angeregte Weiternutzung des alten Terminals Schönefeld. Welchen Umbaubedarf sehen Sie hier? Welchen Planungsstand haben Sie bei diesem Thema? Welche Genehmigungen müssen Sie dafür einholen oder haben Sie bereits beantragt? – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön! – Herr Kollege Friederici!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Seitens der Unionsfraktion herzlichen Dank, Herr Mehdorn, dass Sie heute bei uns sind! Wir werden uns in der ersten Runde darauf beschränken, zunächst einmal nur Fragen zu stellen. Zu Ihren Aussagen eben, Herr Mehdorn, wollte ich Sie noch mal nach den Modulen fragen. Sie sagten, von acht Modulen sei eines fertig. In welchem Bearbeitungs- und Abnahmestand befinden sich die restlichen sieben Module? – Denn wenn ich eines habe und sieben noch nicht fertig sind, kann man das so oder so interpretieren. Ich würde Sie bitten, dass Sie das noch ein bisschen genauer klassifizieren, sodass wir uns darunter etwas mehr vorstellen können.

Dann möchte ich Sie fragen, ob Sie weiter zu Ihrer Aussage stehen, dass der Flughafen zum Ende des Jahres 2014 fertig ist, rein baulich, so wie Sie das sagten, und lediglich die Baugenehmigungen bzw. die Dinge notwendig sind, die behördlicherseits und genehmigungsseits

noch eingeholt werden müssen, um den Betrieb dann auch rechtssicher zu gewährleisten, was die letztendliche Konsequenz des Flughafens dann sein soll.

Zur Frage des Bearbeitungsstands und Neukonzeption der Entrauchungsanlage haben meine Vorredner schon etwas gesagt. Da würde ich mich auch sehr gerne anschließen, hier noch etwas zu hören, weil wir die Aussage haben, dass die Firma Siemens insgesamt 18 Monate braucht, bis bescheidfähig die Anlage fertig sein soll. Da würde ich auch gerne wissen, in welchem Stadium wir uns da aktuell befinden, damit man so ungefähr planen oder sich vorstellen kann, wann mit einer Nennung eines Termins zu rechnen ist, dass der Flughafen entweder 2015 und 2016 oder wann auch immer in Betrieb gehen wird.

Dann ein ganz anderer Fragenkomplex – die Frage der gegenwärtigen Situation bei der Umsetzung des Schallschutzprogrammes. Bis zu welchem Zeitpunkt ist sichergestellt, dass alle Anspruchsberechtigten die Bescheide vollständig erhalten werden? Welche Maßnahmen sind seit Ihrem Amtsantritt zur Beschleunigung des Verfahrens in Angriff genommen worden?

Ein weiterer Fragenkomplex ist die Strategie, die hier aus mir nicht ganz erklärlichen Gründen das Land Brandenburg im Moment beim Thema Nachtflugverbot verfolgt. Was würde es bedeuten, wenn wir ein Nachtflugverbot hätten? Wir hatten in der ersten Runde schon gesagt, dass das Bundesverwaltungsgericht bereits ein Kompromissurteil gefällt hat, in dem es hieß, fünf Stunden Nachtflugverbot am Standort BER ist das, was zwischen maximaler Forderung der Bürgerinitiative und maximaler Forderung, was der Flughafen damals gesagt hat, nämlich 24 Stunden, im Prinzip möglich ist. Was würde es bedeuten, wenn wir acht Stunden Nachtflugverbot hätten? Was würde das für den Flughafen und den Verkehrs- und Luftfahrtstandort bedeuten, nicht nur allgemein verkehrlich gesehen, sondern auch kostenmäßig, und für die Zukunft des Luftfahrtstandortes Berlin, der nach Ostdeutschland strahlt? Es ist nicht ganz zu vernachlässigen, wenn man diese Betrachtungsweise auch einmal sieht.

Dann möchte ich Sie fragen, wie Sie das Verhältnis zur Deutschen Bahn aktuell sehen. Die Deutsche Bahn AG strengt Regressforderungen für nicht in Betrieb befindliche Bahnverkehrsbauwerke und Verkehrsmöglichkeiten an. Da würde ich Sie bitten, ob Sie dazu schon eine Aussage machen können, ob man sich da vielleicht auf dem Kompromisswege einigen könnte oder ob es da ein laufendes Klageverfahren mit einem Gerichtsurteil gibt, von dem wir nicht wissen, wie es ausgehen könnte.

Vorsitzender Andreas Otto: Können Sie auch zum Schluss kommen?

Oliver Friederici (CDU): Selbstverständlich! Noch eine Frage, Herr Vorsitzender! – Gehen Sie davon aus, wenn Sie sagen, der Flughafen öffnet zu einem Zeitpunkt X oder Y, wann auch immer, dass Sie beim Kosten- und Zeitplan dann im Rahmen liegen werden, so wie er derzeit aktuell der Geschäftsführung im Aufsichtsrat präsentiert worden ist? – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön! – Herr Kollege Baum!

Andreas Baum (PIRATEN): Vielen Dank! – Ich habe mir auch ein paar Fragen notiert. Wenn ich mich nicht verzählt habe, sind es acht. Ich bitte um eine möglichst konkrete Beantwortung dieser acht Fragen. Ich halte mich dafür auch besonders knapp. – Als Erstes würde mich interessieren, Sie haben die Musterflächen genannt: Wie stellen Sie sicher, dass in die-

sen Musterflächen tatsächlich alle Sonderfälle enthalten sind, die auf einem so großen Flughafen auftauchen können – bestimmte Übergänge, bestimmte Voraussetzungen oder Probleme in Kabelschächten etc. –, dass sozusagen das Ziel, das Sie mit den Musterflächen haben, dass man frühzeitig erkennt, wo Probleme in der Begutachtung bzw. auch bei der Genehmigung auftauchen können, und davon möglichst frühzeitig erfährt und nicht erst am Ende, wenn alles aus der eigenen Sicht fertig gebaut ist, aber vielleicht aus Sicht der Genehmigungsbehörde nicht, also wie stellen Sie das sicher?

Zweitens: Wer zeichnet denn für die Aufstellung der Planung in der FBB verantwortlich, was die Zeit- und Kostenplanung betrifft? Ich habe jetzt herausgehört, Ende des Jahres soll es so weit sein, dass Sie den Stand nennen können. Wie weit sind Sie dort, dass Sie dann den konkreten Termin nennen können, wann der Flughafen eröffnet werden soll?

Drittens: Hat die FBB eine Strategie, um die Blockaden durch gegenseitige Schuldzuweisungen, Beweissicherungsverfahren und gegenseitige Verjährungsverzichtserklärungen zu entspannen? Gibt es weiterhin eine Strategie, um aus Beweissicherungsverfahren gewonnene Erkenntnisse zur Fehlerkorrektur nutzbar zu machen, insbesondere im Hinblick auf die immer wieder vorkommenden Personalentlassungen, sodass man da aus den Problemen, die dort entstehen, auch mal Erkenntnisse für die Zukunft gewinnt und möglicherweise solchen Entlassungen und Ähnlichem dann auch vorbeugen kann?

Viertens: Ist die Kooperation mit den Genehmigungsbehörden inzwischen verbessert worden? Erhalten die Genehmigungsbehörden inzwischen rechtzeitig vollständige und prüffähige Unterlagen? Wer kommuniziert mit dem Bauordnungsamt, und wie wird mit dem Bauordnungsamt kommuniziert?

Fünftens: Wie ist der aktuelle Stand bei der Entrauchung? Ist die Matrix inzwischen erstellt und gewährleistet Konfliktfreiheit? Wie ist da der aktuelle Stand?

Siebtens: Wie ist der aktuelle Stand bei der Planung für die vollständige Funktionsbereitschaft des Terminalgebäudes? Ist gerade die Problematik der Überbelegung bei den Kabelschächten inzwischen vorangekommen? Wie ist der Stand bei den erforderlichen Nachbesserungsarbeiten? Können Sie da sagen, ob Sie da schon vor Jahresende so weit sind, dass man absehen kann, welche konkreten Bauarbeiten dort im Prinzip noch erforderlich sind?

Achtens: Wie stellt sich der aktuelle Stand bei der zu sanierenden Start- und Landebahn, bei der Nordbahn Schönefeld dar? Gibt es da einen konkreten Zeitplan? Gibt es da Termine? Wann werden die Sanierungsarbeiten dort abgeschlossen sein? Welche Kosten fallen dafür an? Und wie werden diese Maßnahmen finanziert?

Neuntens: Wie – –

Vorsitzender Andreas Otto: Die acht Fragen haben gerade in die drei Minuten gepasst.

Andreas Baum (PIRATEN): Dann mache ich noch die halbe neunte Frage: Was macht das Sprintteam? Wie wird die Arbeit dokumentiert? Wie kann ich als Abgeordneter diese Arbeit des Sprintteams nachvollziehen? Die Ausführungen zu Beginn waren für mich wenig konkret und greifbar.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Baum! – Herr Kollege Kreins, bitte!

Ole Kreins (SPD): Ich habe die Frage, wie viele Nachträge von den Firmen gekommen sind, also nicht wie viel, die Zahl interessiert mich nicht, aber in welchen Größenordnungen Sie 2008, 2009 und folgend Nachträge von Unternehmen bekommen haben, die Bauleistungen nachfordern. Sie geben mir sicherlich recht, dass das in der derzeitigen Situation schwierig ist, zumal auch die Öffentlichkeit draufguckt und man dann in einer besonderen Drucksituation ist, wenn man z. B. noch Bauleistungen erwartet.

Ich hätte gerne noch eine Konkretisierung – es kursieren ja viele Zahlen, Sie haben das vorhin schon angesprochen, mich nervt das auch ein bisschen –, was der Stillstand des Flughafens im Monat kostet. Ich habe von 30 Millionen gehört, ich habe aber auch schon von 6 Millionen im Monat gehört. Ich habe das Gefühl, diejenigen, die eigentlich Verantwortung tragen sollten, jonglieren da immer, und vielleicht wäre es mal gut zu sagen: Das sind ungefähr die Kosten, mit denen Sie kalkulieren können.

Die Frage der Kostenentwicklung insgesamt spielt eine Rolle. Ich weiß nicht, ob das gestern ein Aprilscherz war. Ich bin jedenfalls zusammengezuckt, als ich die Zahl 8 gehört habe. Einige Kollegen aus dem Haus sind dann darauf angesprungen und haben gleich darauf reagiert. Kommen wir denn in die Fragestellung von Nachtragshaushalten, und landen wir bei 8 Milliarden? Das möchte ich gerne wissen. Sie können ja sagen, das war ein Aprilscherz, dann bin ich beruhigt, dann kann ich heute auch wieder besser schlafen.

Die letzte Sache ist: Gibt es zu den Fristverlängerungen der Baugenehmigungen, die in diesem Jahr auslaufen, Gespräche mit Brandenburg – Frau Lompscher müsste das eigentlich wissen, da gab es bei uns im Haus eine kleine Anfrage –, ob es eine Möglichkeit gibt, ohne noch mal einen neuen Bauantrag für die Piers Nord, Süd und den Terminal zu stellen, quasi die Bauabnahme dann erst später erfolgen zu lassen? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön! Vorbildlich kurz! – Herr Kollege Moritz, bitte!

Harald Moritz (GRÜNE): Ich hatte vorhin schon eine ganze Reihe von Fragen gestellt, die zum Teil jetzt auch noch mal gestellt worden sind, aber am Anfang in Ihren Ausführungen gab es keine Antworten darauf. Ich möchte konkret noch mal das schallschutzbezogene Verkehrswertermittlungsverfahren ansprechen, dass Sie darauf noch mal eingehen. Im Zusammenhang mit der Nordbahnsanierung, wie sind dort Ihre Zeitpläne? Wie passt das mit der Erstellung des Schallschutzes für die Anlieger an der Südbahn zusammen?

Die Brandschutzanlage bzw. die Entrauchung ist angesprochen worden. Es gab noch bei der Sprinkleranlage, der Türsteuerung und bei der Kommunikation Probleme. Die haben Sie jetzt alle im Griff oder eine Lösung parat? Vielleicht könnten Sie darauf auch noch mal detaillierter eingehen. Die überbelegten Kabeltrassen zählen bei Ihnen unter „Pfusch am Bau“, oder wo kann ich das einordnen?

Der letzte Komplex – ich glaube, Frau Lompscher hatte das auch noch mal angesprochen – betrifft die Offenhaltung des Terminals Schönefeld alt. Meine Frage ist: Wenn das dann dauerhaft sein soll, wo wird der Regierungsflughafen sein? Der Terminal sollte im Bereich dieses

alten Terminals oder kurz daneben seinen Platz finden. Wo wird dann nach Ihrer Vorstellung dieser Platz sein und ebenfalls der Platz für die allgemeine Luftfahrt? – Denn die sollte da auch ihren Standort finden. Wenn das also dauerhaft offengehalten werden soll, müssten für diese Bereiche auf dem Flughafengelände andere Plätze gefunden werden.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön! – Herr Kollege Dr. Heide, bitte!

Dr. Manuel Heide (CDU): Ich habe noch eine Frage zur Entrauchungsanlage, denn diese Entrauchungsanlage war der wesentliche Punkt, weshalb die Inbetriebnahme nicht erfolgen konnte. Sie sagten, dass Siemens mit der Arbeit begonnen hat und Unterlagen noch fehlen. Insofern war die Frage des Kollegen Wolf ganz natürlich, dass er nach dem Zeitplan und fehlenden Genehmigungen gefragt hat. Ich habe noch eine andere Frage. Bei der versuchten Inbetriebnahme ist es wohl vorgekommen, dass Absaugkanäle implodiert sind, weil die Frischluftzufuhr nicht gestimmt hat. Die Ursache dafür soll angeblich gewesen sein, dass Raumnummern falsch, doppelt oder dreifach vergeben worden sind, sodass zwar im Prinzip das Absaugen geklappt hat, aber keine Frischluft nachströmen konnte, mit dem Erfolg, dass dann die Kabelkanäle zusammengesaugt worden sind, weil aufgrund des hohen Drucks diese dem nicht standhalten konnten. Meine Frage ist: Hat man, erstens, diese Ansteuerung jetzt im Griff, dass man weiß, welches Ventil, welches Fenster oder welche Klappe sich öffnen muss, wenn abgesaugt wird?

Zweitens: Wenn ich recht informiert bin, dann stammt die Belüftungsanlage, die dafür zuständig ist, nicht von der Firma Siemens, sondern die Firma Siemens ist nur für die Entrauchungsanlage zuständig. Wie weit ist denn die Koordination zwischen diesen beiden Firmen? Ist es denn gewährleistet, dass diese beiden Firmen sozusagen so kooperieren, dass Siemens dann auch an die entsprechende EDV-Technik und an die Steuerungstechnik der anderen Firma kommt, die diese Belüftungsanlage hergestellt hat? – Denn ansonsten sehe ich schwarz für die Arbeit der Firma Siemens, wenn hier z. B. das Nachströmen der Luft nicht entsprechend gewährleistet werden kann.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön! Vorbildlich! – Als zunächst Letzter stehe ich selber auf der Redeliste und will noch zwei Fragen anschließen, zum einen zu den Kosten. Der Kollege Kreins hat das auch angesprochen: Spekulationen, was, wie viel, da steht jeden Tag was anderes in der Zeitung. Können Sie uns bitte mal sagen, wie der Ausgabenstand zum 31. März 2014 oder hilfsweise zum 31. Dezember 2013 für das Gesamtprojekt oder zumindest für den Terminal ist, damit wir da mal eine Hausnummer haben? Das wäre gut. Darauf sind Sie sicher vorbereitet.

Das Zweite ist eine Frage zu diesem Sprintteam – ein Jahr Sprintteam. Da würde ich gerne von Ihnen wissen: Was hat es gebracht? Welche Beratungsgesellschaften sind da eigentlich tätig in diesem Sprintteam? Wie viele Leute sind das, und was kostet das eigentlich? Man liest immer in der Zeitung, da sind Leute mit Tagessätzen von 2 000 Euro tätig und nicht wenige. Könnten Sie das mal ein bisschen aufhellen? Welche Beratungsgesellschaften sind da tätig, und wie viele Leute sind das eigentlich? – Das wäre es von meiner Seite. Weitere Wortmeldungen habe ich erst mal nicht, und Sie hätten die Gelegenheit, alle diese Fragen zu beantworten. – Bitte schön!

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Frühstückten wir zu Hause?

Vorsitzender Andreas Otto: Knapp und konkret!

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Bei diesen Fragen ist das gar nicht so einfach. Viele Fragen überlappen sich auch, und ich mache die dann nicht einfach und bin dann hinterher darauf angewiesen, wenn ich irgendeinen nicht erwischte habe, dass er sich dann noch mal meldet und sagt, was ihm da fehlt. – Ich fange mit Herrn Wolf an. Herr Wolf hat gefragt, wie das mit der Firma Siemens geht und wie es mit dem Arbeitsfortschritt der Firma Siemens ist. Das ist eine Frage, die von mehreren gekommen ist. – Die Firma Siemens ist dabei. Wir haben mit der Firma Siemens einen Vertrag abgeschlossen, der über die gesamte Anlage geht. Die Firma Siemens wird dabei die Steuerung machen. Die Anlage war früher aus gesetzlichen Gründen in mehrere Lose geteilt. Das war Schwachsinn. Das hätte man nie tun sollen. Bei dieser Teilung hat die Firma Siemens die Belüftung gemacht und die Firma Bosch die Entlüftung. Beide Firmen haben ihre Teile fertig gemacht. Da gibt es gar nichts zu meckern. Die sind fertig, nur der eine hat eine analoge und der andere eine digitale Steuerung gemacht, und die beiden Steuerungen haben nicht miteinander kommunizieren können. Dann ist das passiert, dass der eine Luft hineingeblasen hat und der andere hat die Klappen nicht aufgehabt, und dann sind die Kanäle an einigen Stellen kaputtgegangen, wo der Druck zu hoch wurde. Das ist beendet. Die Firmen Bosch und Siemens haben ihre Arbeiten abgeschlossen, beide innerhalb ihrer Spezifikation. Die Überarbeitung und die Neuausgestaltung der Anlage unter Nutzung dessen, was von der alten Anlage brauchbar ist, wird quasi von einem zentralen Team gesteuert, also eine richtige Bauleitung durchgeführt. Siemens ist da, was die Steuerungsmatrix, die Programmierung und auch die elektrische Ansteuerung der gesamten Anlage angeht, verantwortlich und Auftragnehmer.

Diese einzelnen Planungspakete, die einmal eine Gesamtarchitektur zum Inhalt haben, aber dann auch einzelne Pakete haben – ich glaube, das sind vier an der Zahl, wenn ich mich nicht irre –, sind nacheinander vergeben worden. Wir müssen alles, was wir tun, über einem gewissen Wert europäisch ausschreiben. Das kostet Zeit. Wir müssen warten, ob sich nicht doch noch einer meldet. An manchen Stellen hat sich gar keiner gemeldet, weil das zu komplex war, und an einigen Stellen haben wir die Planung zurückgezogen. Wir machen sie jetzt im Haus und haben Siemens daran beteiligt und auch Imtech und die anderen Firmen, die da noch mit uns unterwegs sind.

Also Siemens ist dabei. An der Matrix selber wird noch nicht gearbeitet. Das ist der nächste Schritt. Wir sind jetzt dabei, dass wir die entsprechende Verkabelungsplanung für die Steuerklappen machen müssen. Wir sind jetzt dabei, noch mal eine Vermessung der vorhandenen Anlage zu machen, und daraus ergeben sich dann weitere Schlüsse, inwieweit und an welcher Stelle zusätzliche Drosselklappen gemacht werden. In irgendeiner Zeitung stand, da hätte irgendeiner das Staubsaugerprinzip erfunden. Das Staubsaugerprinzip haben wir nicht neu erfunden. Das hat der Staubsauger schon gehabt. Und was wir neu machen, das kam mit der Teilung dieser Anlage in drei, dass wir diese Luftzufuhr stufenlos regeln lassen wie beim Staubsauger, und das hat wohl einer irgendwie in den falschen Hals gekriegt und hat da eine Neuerung erfunden. Nein, das ist etwas, was im Bestandteil der Vereinfachung der Anlage vorher schon vorgesehen war und was wir schrittweise quasi in Betrieb nehmen und jetzt diese Steuerung mit den Klappen vermessen und sehen: Wo muss am Zuschnitt der Anlage noch was verändert werden? Wie gesagt, es ist vorgesehen, dass wir in dieser Anlage Teilungen vornehmen, und in welcher Form und wie die gemacht und an die Steuerung angeschlossen werden, das ergeben jetzt die Messungen. Die Messungen laufen schon. Die werden sicherlich bis in den Sommer hineingehen, sodass wir dann schrittweise auch sehen können, wie wir dann mit diesen Themen vorankommen.

Es wird immer gesagt, Siemens hat 18 Monate. Siemens ist sicherlich noch 20, 30 oder 50 Monate bei uns. Ich glaube, die Firma Siemens wird die Baustelle nie verlassen, denn jedes Mal, wenn ein Büro verändert oder versetzt wird oder ein paar Wände herausgebaut werden, muss man diese gesamte Entrauchungsanlage an neue Büroraumsituationen anpassen, und jedes Mal muss in die Matrix eingegriffen werden. Mit der Firma Siemens haben wir einen Wartungsvertrag, die das auch für immer macht, dass die dann nicht irgendwann sagen: Ich bin jetzt fertig, guten Tag und auf Wiedersehen –, sondern die Verantwortung der Firma Siemens geht da noch eine Weile länger als nur das richtige Fertigstellen. Der Terminplan geht davon aus, dass wir Ende des Jahres oder im ersten Quartal, im Frühjahr, so weit sein wollen, dass wir wissen, wie wir die Brandschutzanlage fertig machen können.

Dann kam öfter die Frage: Was ist mit dem Terminal Schönefeld alt? – Es ist klar, wir haben diesen Flughafen BER für eine Kapazität in einer Größenordnung von 27 Millionen Passagieren konzipiert. Sie haben der Presse entnommen, wir haben im letzten Dezember schon 26 Millionen im Ist gehabt. Wir werden im Jahr 2016 über 30 Millionen haben, im Jahr 2020 35 Millionen Passagiere und 2025 werden wir 40 Millionen Passagiere haben. Der Erfolg – Berlin ist hip – drückt sich sehr stark im Passagierbedarf aus, sodass wir mit der heutigen Kapazität in Engpässe geraten und uns darüber Gedanken machen müssen, wie wir zur rechten Zeit an Kapazitätserweiterungen kommen. Sie wissen, dass wir in der Ursprungsplanung, die ist auch in der Baugenehmigung enthalten, dort sogenannte Satelliten im Plan haben, aber diese Satelliten, selbst wenn wir sie heute beschließen würden, kämen zu spät, sodass wir dazu eine Interimslösung brauchen. Wir haben deshalb ein Projekt aufgesetzt, das wir in der Aufsichtsratssitzung Anfang April dem Aufsichtsrat vorschlagen werden. Wir haben es dort im Projektausschuss besprochen, dass wir den Schönefeld-alt-Pier unter einem sogenannten One-Roof-Konzept weiter nutzen wollen. Das heißt, uns geht es um die Check-in-Maßnahmen, und wir wollen dort von unserem Aufsichtsrat die Freigabe für ein Budget haben, dass wir dieses Vorhaben im Detail planen und uns ansehen, welche Konsequenzen das hat und was es bedeutet.

Wir wollen und werden uns nicht mehr darauf einlassen: Nun sagt doch mal, was heißt denn das? – Dann wird irgendwas gesagt, was das heißen könnte, und hinterher ist dann das Geschrei groß: Schon wieder stimmen da Zahlen nicht, und schon wieder wird was teurer. – Gar nichts wird teurer. Wir werden dieses Mal erst Aussagen machen, wenn wir die wirklich machen können, und die können wir erst machen, wenn wir einen Planungsauftrag geregelt und geordnet machen können. Das ist übrigens auch etwas, was man beim Gesamtflughafen besser an manchen Stellen so gemacht hätte und nicht einfach aus der Hüfte irgendwas gesagt hätte, was nachher nicht zu halten war. Das machen wir nicht mehr, auch nicht mit dem Pier Nord. Auch Fragen: Was passiert mit der Flugbereitschaft? – Ja, mit der muss was passieren. Das werden wir beantworten, wenn wir es richtig wissen.

Fragen, was wir mit im Allgemeinen mit General Aviation machen, werden wir beantworten, wenn wir wissen – – Da hat so ziemlich alles mit allem etwas zu tun. Wenn Sie an einem Zipfel ziehen, fallen hinten gleich drei andere Steine um. Die Antwort hier ist ganz eindeutig. Wir haben ein Projektkonzept. Das haben wir dem Aufsichtsratsausschuss vorgetragen. Das fanden eigentlich alle passabel und ordentlich. Wir wollen jetzt einen Planungsauftrag haben, dass sich der Aufsichtsrat noch in der zweiten Jahreshälfte mit einer endgültigen Planung, wir nennen das das Double-Roof-Konzept, kompetent befassen kann, über Zeiten, über Alternativen für die Flugbereitschaft, über all das, was damit zu klären ist, dass wir diese Dinge dann wirklich in einem Stück vortragen können und dann damit umgehen.

Wir würden mit Schönefeld alt dann sehr schnell rund 6 bis 7 Millionen Einsteigekapazität gewinnen. Das heißt, wir würden dort Workboarding machen, also keine Gangways, keine Schnorchel, sondern wir würden nur mit Bussen oder direkt am Flugzeug boarden, wie Easyjet das heute schon tut, und würden auch diesen Flughafen nicht als Billig-Airline-Flughafen oder als Billig-Airline-Ecke aussortieren. Wir werden das, was dort passiert in dem Preissystem des BER, wo jede Airline, die kommt, wählen kann: Wie viel Service will ich haben? – – Und sie muss für den Service eben zahlen. Wenn er tanken will, muss er fürs Tanken zahlen. Wer er nicht tanken will, zahlt er halt nicht fürs Tanken. Was auch immer er bei uns bestellen will, das muss er bezahlen, und da gibt es dann natürlich auch Qualitätsunterschiede. Der eine will eine Lounge haben. Der andere will keine Lounge haben. Der keine haben will, zahlt sie auch nicht, und der eine haben will, muss dafür bezahlen. Das ist wie in jedem Flughafen dieser Welt auch bei uns so.

Für diesen Terminal 2 wollen wir uns erst einen Planungsauftrag geben lassen, und wenn wir diesen Planungsauftrag haben und das einigermaßen durchgeplant haben und wissen, was da Sache ist, dann werden wir das dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorstellen, und dann muss man darüber beraten, was wir im Allgemeinen da noch machen. – Herr Wolf! Habe ich alles, oder fehlt etwas?

Harald Wolf (LINKE): Da war noch das Thema der Module und der Kategorisierung der Mängel, wie viele Mängel in der gravierenden Kategorie sind und welche sozusagen lässlich sind.

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Wir haben den Flughafen in sechs Module aufgeteilt. Jedes Modul hat ein Programmmanagement, welches dort im Einzelnen unterwegs ist. Die haben unterschiedliche Prioritäten, aber der Projektfortschritt wird in allen gleichmäßig gemacht. Wir sorgen dafür, wenn ein Fehler entdeckt wird, dass die anderen den Fehler nicht gleich

noch mal lernen müssen, sondern dass wir an vielen Stellen die Dinge verkürzen können und mit diesem Thema dann auch Zeit sparen. Wenn wir da festgestellt haben, dass die Rauchmelder hinter der Tür waren, sie müssen aber vor der Tür sein, dann wurde das gleich für das ganze Haus gemacht. Das ist die Funktion, dass wir gesagt haben: Jedes Modul hat dann auch bestimmte Vorreiterfunktionen für die anderen und gibt das dann auch rüber. Das sind die Dinge, die wir da in der Beschleunigung haben.

Was die Mängel angeht, da setze ich mal darauf an, dass auch da ein Wettbewerb war: Wer weiß mehr Mängel? – Es waren ungefähr 150 000 Mängel. Ich gehe hier mal mit unterschiedlichen Zahlen vor. Rund 30 Prozent dieser Mängel waren – ich sage mal – ernste Mängel und andere Dinge, dass Kacheln kaputt waren oder so, die haben wir rausgelassen. Und diese 30 Prozent – rund 35 000 Mängel – sind aufgenommen in kritische Mängel. Das würde ich Ihnen gerne zuschicken, wenn Sie wollen. Das können wir ans Protokoll anhängen. Das wäre mir lieber, damit ich da nicht mit irgendwelchen Zahlen balanciere. Das ist etwas, was wir regelmäßig berichten. Das ist also keine besondere Zahl, die wir hinterm Vorhang halten.

Ich habe gesagt, dass uns das Mängelmanagement viel Mühe gemacht hat, dass da viele Doppelzählungen waren, dass da viele Sachen gar keine Mängel waren, sondern irgendwelche Leute was vergessen haben aufzuschreiben. Wie auch immer, da ist jetzt Klarheit drin. Wir haben das im Griff. Die Mängelbearbeitung ist nicht der kritische Weg. Das liegt also im Schatten dieser Brandschutzanlage. Die überschattet eigentlich alle anderen Maßnahmen. Bei den Mängeln ist es so, da geben wir Gas, und wenn irgendwo Kapazität frei ist, dann machen die da die Mängel weg, ansonsten gehen sie wieder an die kritischen Themen.

Dann haben wir die Fertigstellung. – Wir haben das auch öfter schon mal gesagt, dass wir einen Unterschied machen zwischen der Inbetriebnahme des Flughafens nach Gesetz und Abnahme und Spielregeln des Bauordnungsamtes und ICAO-Richtlinien und: Wie muss ein Flughafen funktional sein, um sicher zu sein und quasi den Betrieb zu erlauben, und dass der Flughafen fertig ist? Er wird sicherlich sehr viel später fertig. Wie gesagt, ob da Kacheln nicht in Ordnung sind oder dieses oder jenes noch nicht in Ordnung ist, das erleben wir in den anderen Flughäfen auch. Kein Flughafen ist fertig. Wenn Sie durch einen Flughafen gehen, gibt es da immer Wanderbaustellen, die innen irgendwelche Dinge machen. Das wird bei uns sicher auch so sein. Also uns geht es um die Inbetriebnahme, die wir hier mit erster Priorität machen. Wir gehen davon aus, wenn nicht noch schlimme Sachen passieren, die wir heute noch nicht sehen, dass wir zum Jahresende eine genaue Übersicht haben, wie wir da stehen, und dann auch einen Termin sagen werden. Ich weiß, dass Sie das nicht befriedigt, aber mehr werde ich nicht sagen, auch wenn andere Leute sagen: Nein, das dauert viel länger. – Es gibt welche, die haben hinterm nächsten Gebüsch noch ein Eichhörnchen entdeckt. Das ist alles so, und jeder schreibt das gleich in die Zeitung. – Das ist unser Ablauf.

Wir planen diesen Flughafen in mehreren Hierarchieplänen. Es gibt einen Generalplan. Den rücken wir eigentlich gar nicht heraus. Da gibt es auch eigentlich nicht viel. Dann gibt es unterschiedliche Detaillierungsgrade, und auf der Arbeitsebene gibt es pro Modul einzelne Pläne, die taggenau die Arbeiten takten und wo wir genau sehen: Wo sind wir vor dem Plan? Wo sind wir hinterm Plan? Die Modulleiter sind auch angehalten, ihren kritischen Weg immer abzufragen. Die haben ihre Arbeitssitzungen und sind da unterwegs. Das eine Modul ist mal besser als das andere. Es gibt auch immer wieder Neuerungen. Wir haben auch immer wieder Experten, die Sachen beanstanden, die gemacht werden. Also es ist keine sehr befriedigende

Kiste. Es geht immer mal vorwärts und auch mal ein Stück zurück, aber wir kommen voran, das ist das Wichtigste.

Wir bleiben dabei, dass wir Zieltermine nennen, von denen wir nicht genau wissen, ob wir sie einhalten können, aber trotzdem setzen wir Ziele. Es ist bei so großen Projekten eben so: Wenn Sie keine Ziele nennen und setzen, dann werden Sie auch keine erreichen. Wenn das alles vor sich hindümpelt, geht es auch nicht. Das Prinzip bleibt weiter, und wir werden es zum Jahresende sehen. Das ist auch das, was ich meinem Aufsichtsrat sage: Lasst uns zum Jahresende die Geduld haben, auch wenn alle meckern! Aber am Jahresende wissen wir dann, wovon wir reden, und dann ist das auch so, und dann können sich alle darauf verlassen. – Vorher kann jeder einen Termin nennen. Ich werde keinen nennen. Ich werde mich auch an keinem festmachen lassen, wenn ich das nicht wirklich sicher weiß. Das ist leider so. Die Aussage, Herr Friederici, ist: Wir wollen zum Jahresende so weit sein, dass wir großflächig in den Test kommen, aber wir sagen nicht, dass wir da fertig sein wollen. Das ist sicherlich nicht so. Da wird hinterher noch dieses oder jenes zu tun sein.

Sie hatten auch nach Siemens, nach den 18 Monaten gefragt. – Ich glaube, das habe ich erläutert. Die 18 Monate von Siemens haben nichts mit der Inbetriebnahme zu tun. Das ist ein Zeitraum, wo Siemens geglaubt hat, das ist der Zeitraum, wo ich, Siemens, auf der Baustelle sein und mich um das Thema kümmern werde. Ich sage mal heute schon: Siemens wird länger da sein müssen. Da werden sich hinterher noch Änderungen ergeben. Siemens kommt hier wahrscheinlich nicht weg. Siemens kommt seit 20 Jahren nicht aus dem Münchner Flughafen weg und macht dort dauernd am Brandschutz herum und verändert die Matrix und entwickelt das Ding da schrittweise weiter. Das wird bei uns genauso sein, bloß wir lernen hier im großen Stil Flughafen. Woanders ist das ganz normal. Bei uns ist das alles neu, Sensation, und steht in der „Bild“-Zeitung. Ich kann es nicht ändern. Das ist halt so. Wir müssen damit leben.

Herr Friederici! Sie haben nach dem Schallschutz gefragt. – Schallschutz ist ein extra Thema. Da sage ich jetzt mal, da wird auch ein bisschen falsch gespielt und mit Emotionen. Wir haben relativ spät das Gerichtsurteil vom Oberlandesgericht bekommen. Sie kennen das mit null mal 55 Dezibel. Vorher war das nicht klar. Das muss man wissen. Wenn hier immer mit dem Finger auf die Flughafengesellschaft gezeigt wird, dann dürfen Sie nicht vergessen, dass hinter der Fluggesellschaft auch jede Menge Rechnungshöfe herlaufen und jede Menge Leute, die dann hinterher, wenn alle schon wieder die Hälfte vergessen haben, sagen: Und da haben sie Geld ausgegeben, und das hätten sie gar nicht, und das war noch nicht klar, und trotzdem haben sie schon Bescheide ausgeteilt. – Wir werden da auch kontrolliert und geprüft, und deshalb ist es richtig, dass – wenn wir Geld ausgeben müssen – wir das so machen, dass es verfahrensfest ist. Der Flughafen musste klären: Nach welchen Richtlinien geht hier was? – Und als wir das gewusst haben, haben wir natürlich mit den Anwohnern, mit den Bürgermeistern – – Wir sind Teil des Dialogforums, wo wir mit allen 40 Bürgermeistern in ständigem Kontakt stehen. Wenn hier einer sagt, dass wir unsere Nachbarschaft nicht ernst nehmen, na den lade ich mal ein. Die Nachbarschaft nimmt ganz schön viel Zeit von meinem Tag und auch von meinen Kollegen weg. Wir haben ein Dialogforum eingerichtet, wo wir Räume zur Verfügung stellen, dass alle, die dort den Dialog mit uns suchen oder die dort untereinander den Dialog suchen, die Bürgerbewegung, die können dort in dieses Dialogforum hinein. Die können dort tagen. Wir haben dort ein Bürgerbüro eingerichtet, wo Bürger hingehen und Fragen stellen können, wenn sie mit ihren Anträgen nicht zurechtkommen. Wir tun alles, um da voranzukommen.

Wir selber haben im Rahmen von Sprint ein Modul, das Schallschutz heißt. Da sind mittlerweile 28 Experten, die wir gar nicht an Bord hatten, die wir uns aus dem Umfeld zusammenklauben mussten, die sich nur des Themas Schallschutz annehmen, die dort Telefone benutzen, Kontakte mit Bürgern halten, die draußen sind, die Begehungen machen, die die Ingenieurbüros, die draußen sind – – Wir können das gar nicht selber machen. Wir haben sieben Ingenieurbüros beauftragt, die dort die Hausbegehungen und Begutachtungen machen. Wir sind auch ziemlich weit. Wir haben insgesamt 24 700 Anrainer, die im zu schützenden Gebiet liegen. Davon haben wir 4 500 bereits in der Begehung gehabt und rund 500 waren es, bei denen wir hätten Bescheide rausschicken können, bis uns dann im Dezember und Januar mitgeteilt wurde, dass unsere Verkehrswertermittlung nach falschen Kriterien stattfindet. Wir haben ein Gutachten gehabt, dass die alle falsch sind. Wir haben mit dem Kopf geschüttelt, denn wir waren da schon mittendrin. Wir haben uns dann beschwert. Dieses Gutachten ist mittlerweile relevant. Der Punkt ist vom Tisch genommen, aber trotzdem war erst mal von Dezember bis Februar Stillstand. Wir konnten da nicht weiter. Dann haben wir im Januar eine zweite Verfügung bekommen.

Vorsitzender Andreas Otto: Warten Sie mal kurz! – Der Herr vom RBB, was filmen Sie da? Sie dürfen nicht die Abgeordneten und deren Unterlagen filmen.

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Und schon gar nicht deren privates Handy.

Vorsitzender Andreas Otto: Ich bitte, das zu beachten.

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Dann haben wir im Januar bekommen, dass wir zusätzlich Planungen für die Belüftung der Gebäude vorsehen müssen, in denen wir Schallschutzfenster einbauen. Man muss verstehen, dass wir Schallschutzfenster nach den geltenden Vorschriften nur in die zu schützenden Räume einbauen. Die Belüftung gilt dann aber für das ganze Haus, inklusive Dachboden und Keller. Da waren wir nie. Wir müssen also alle Begehungen noch mal machen, und da wir keine Belüftungsfachleute bei uns haben, müssen wir uns wieder Belüftungsfachleute suchen, die das machen. Das verzögert wieder. Wir kämpfen hier um Termine. Vielleicht hätten wir ja dieses Belüftungsthema in zwei Jahren machen können, dann hätte es jetzt die Termine nicht gefährdet. Heute ist es so, dass es diese Termine sehr gefährdet.

Und es ist das Dritte gekommen, auch das, sage ich mal, hat uns nach hinten geworfen, dass wir gesagt bekommen haben, dass, bevor die Landebahn Süd in Betrieb gehen kann, davor sechs Monate Zeit sein muss nach den letzten Bescheiden. Diese Vorschrift kennen wir den gesamten Flughafen betreffend, wo wir die auch respektieren. Für die Inbetriebnahme der Landebahn Süd, die schon seit zwei Jahren fix und fertig liegt und Zinsen kostet, galt das nicht. Das war für uns neu. Die Landebahn Süd ist ja keine neue Landebahn, sondern die Landebahn Süd tut mal gerade fünf Monate lang so, als ob sie die Landebahn Nord wäre, die 1 700 Meter weiter rechts liegt. Danach ist sie wieder zu, und die Landebahn Nord ist wieder selber die Landebahn Nord. Für die Landebahn Nord gibt es auch keine Zeitbeschränkung. Die ist 24 Stunden auf. Und all diese Sachen! Die Landebahn Süd existiert nicht. Sie ist eben nur interimär. Deshalb haben wir sie verkürzt. Sie ist nur so lang zugelassen wie die Landebahn Nord usw. Dass man da jetzt völlig aus dem Zusammenhang heraus die Regeln vom

Gesamtflughafen draufsetzt, ist Schikane. Da unterscheiden wir uns beide. Aber wir haben das zu respektieren. Wir haben da gar nichts zu sagen.

Das macht es unmöglich, die Landebahn Nord noch in diesem Jahr zu sanieren. Wir hatten alle unsere Ausschreibungen draußen. Die Baufirmen waren im Prinzip fertig, dass sie die Aufträge empfangen können. Wir wären noch vor dem Winter mit dieser Landebahn Nord fertig gewesen, und das Ding wäre ausgestanden. Das rückt jetzt in das neue Jahr. Da man im Winter nicht bauen kann, gehen wir davon aus, dass wir im nächsten Frühjahr mit dieser Landebahn-Nord-Reparatur bestehen können.

Wir gehen davon aus, dass wir den ursprünglich für Juni vorgesehenen Termin der Bescheide für die Landebahn Nord, die wir für diese 4 000 Anwohner der Landebahn Süd haben wollten, aufgrund dieser veränderten Rahmenbedingungen Belüftung und Wertgutachtenbemesung nicht mehr bis Juni schaffen, dass das in den September, Oktober reinrutscht. Aber ein genaues Datum dafür haben wir noch nicht, weil wir noch keine Übersicht darüber haben, was das bedeutet, diese Belüftungsvorkehrung für diese Belüftung zu machen. Da sind die Experten noch dran. Das weiß ich heute nicht. Das beobachten wir. Wir müssen sehen, wie wir damit zurechtkommen. Das Schallschutzthema ist da ein bisschen in Unordnung geraten, weil uns sehr spät neue Bedingungen aufgetischt worden sind, und dann hinterher so zu tun, mit dem Finger auf den Flughafen zu zeigen und zu sagen: Haltet den Dieb! –, das ist nicht in Ordnung. Das weise ich hier von uns. So ist das nicht der Fall.

Lassen Sie mich an der Stelle noch etwas in eigener Sache sagen! Wir nehmen unsere Nachbarn ernst. Das muss uns keiner ins Stammbuch schreiben. Wir nehmen die ernst. Wir reden, wir tun alles. Wir sind im Dialog. Wir akzeptieren alle Regeln. Wir hätten die Bitte, dass man uns die nur ein bisschen zeitiger gibt und nicht zu spät, wo wir sie dann nicht mehr umsetzen können. Wir gehen mit dem Schallschutz sehr generös um und machen wirklich den weltbesten Schallschutz. So was hat es auf der ganzen Welt noch nicht gegeben. Das wird uns am Ende alles in allem rund um den Flughafen 730 Millionen Euro kosten. Fragen Sie mal, was Frankfurt oder München ausgeben haben! Das ist noch nicht mal ein Siebtel davon. Da sage ich auch, die haben zu wenig gemacht, aber wir sind da wirklich generös. Hier auch noch so zu tun, als ob sich der Flughafen nicht um den Schallschutz kümmert, das ist dann schon Zynismus. Das weisen wir strikt von uns. Und dass der Flughafen Lärm macht, das ist so. Es gibt keine Mobilität auf dieser Welt, die nicht Lärm macht. Ob Flughafen, Bahn, Auto oder egal was, das ist ganz normal. – [Zuruf] – Bei Ihnen nicht, aber bei mir. – [Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Laufen Sie zu Fuß?] – Nein! – [Zuruf] – Natürlich, sage ich doch, alles macht Lärm.

Vorsitzender Andreas Otto: Ich glaube, es wäre gut, nicht in Zwiegespräche zu verfallen, sonst kommen wir nicht durch.

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Alles macht Lärm, auch ein Flughafen. Das kriegen wir nicht weg. – Dann war noch die Frage zum Nachtflugverbot, welche Strategie. Ich glaube, dafür wird auch dieser Kreis Verständnis haben, wir sind der Flughafen, wir wollen möglichst viel offenen Flughafen haben. Es gibt ein höchstichterliches Urteil, das sagt, dass unsere Nachtflugregelung beschlossen ist. Dieses Urteil schließt auch eine Revision aus. Dieses Urteil war ein Kompromiss. Kein Hauptstadtflughafen dieser Welt hat ein Nachtflugverbot. Alle sind 24 Stunden offen. Dass wir das in Berlin anders machen, akzeptieren wir. Das ist ein Ge-

richtsurteil. Aber das sollte man jetzt auch so lassen, und wenn dann Leute sagen, wir respektieren Bürgerentscheide nicht, dann kann man genauso gut andersherum sagen: Auch Bürger sollten Gerichtsentscheide respektieren. – Die Medaille hat immer zwei Seiten. Wenn an diesem Flughafen der Nachtflug eingeschränkt wird, dann wird sich das sehr stark auf die Wirtschaftlichkeit des Flughafens auswirken. Wir schätzen, dass wir dann über die Laufzeit der nächsten zehn Jahre 10 Millionen, zweistellige Millionenzahl weniger Passagiere haben. Wir glauben, dass die Drehkreuzfunktion gefährdet ist. Es werden Airlines abwandern, die die Umläufe nicht schaffen usw. Sie kennen die Argumente, die sind alle verteilt und oft diskutiert worden. Wir raten davon ab, dieses Nachtflugverbot noch weiter zu reduzieren. Dass das Land Brandenburg dafür votiert, dafür hat jeder natürlich Verständnis, aber wir raten davon ab. Das würde auf die Wirtschaftlichkeit dieses Flughafens Einfluss nehmen. Klar, es ist unsere Aufgabe, wir wollen auf dem Flughafen erfolgreich operieren, wenn er dann irgendwann fertig ist.

Es war noch die Frage: DB und Gericht. – Wir tun alles, und wir verhandeln da auch immer ganz artig mit allen, die Regressforderungen wegen dieser Verschiebung haben. Wir haben als Flughafen eine ziemlich starke Rechtsposition, sage ich mal ganz vorsichtig. Wir wissen schon, dass das unseren zukünftigen Kunden Schaden zugefügt hat. Es ist also nicht ganz einfach für sie, das zu verkraften, das ist klar, aber wir können kein Geld herausgeben, wo es keine Rechtsposition gibt, und so verhandeln wir Kompromisse mit allen, die um uns herum sind. Ich glaube, schrittweise kommen wir da auch voran. Vielleicht können wir irgendwann, Mitte des Jahres, Erfolge verzeichnen. Das gilt für alle Airlines, das gilt für die DB, und das gilt auch noch für eine Reihe anderer Unternehmen, die sich von uns geschädigt fühlen.

Dann war die Frage des Budgets: Wie viel Geld ist es da? – Die 8 Milliarden stecken Sie mal ruhig hinter den Spiegel – 1. April –, von uns jedenfalls kommt das nicht, aber wenn Sie sich beunruhigen lassen, wenn irgendeiner eine Zahl in die Zeitung setzt, und morgen setzt einer 10 Milliarden rein, dann sind Sie wahrscheinlich auch schockiert. Keiner kann Sie davon abhalten, sich über jede Zahl aufzuregen. Wenn Ihnen einer eine Zahl sagt, gebe ich Ihnen mal einen Tipp dazu: Fragen Sie immer nach, auf welcher Zeitstrecke! Ich schließe nicht aus, dass wir in 20 Jahren mal 8 Milliarden am Flughafen ausgegeben haben. Natürlich geht das immer weiter, aber das hat was mit Zeit zu tun. Es gibt aber keine Planung über so was. Wir haben eine Planung, was es kosten wird, den Flughafen fertig zu machen, und diese Planung werden wir im Finanzausschuss der FBB AG und mit dem Aufsichtsrat beraten. Auch die findet nicht morgen oder übermorgen statt, sondern die verteilt sich über die nächsten vier Jahre. Darüber ist nicht allein die Geschäftsführung informiert, sondern der Aufsichtsrat ist mitinvolviert. Aber diese Zahl wird im April im Aufsichtsrat beraten, und ich gehe mal davon aus, dass wir sie dann auch sagen können.

Herr Baum hat gefragt: Musterflächen, sind Sie sicher, dass das alles abdeckt? – Ja, da sind wir sicher. Diese Musterflächen – – Jedes Gate hat einen Einsteigebereich, und die sind 38 Mal die gleichen, und da gibt es keine Besonderheiten oder Abweichungen.

Welche Termine und Kosten haben Sie? – Das ist das, was ich gerade zu dem Thema gesagt habe. Das wird im Aufsichtsrat beraten. Wir werden da unsere Kosten, die wir bis zur Inbetriebnahme noch benötigen, mit dem Aufsichtsrat beraten, und wir werden dann nach dem April dazu sicherlich – der Aufsichtsrat muss das entscheiden – Kommentare geben.

Wie kooperieren wir mit dem Bauordnungsamt? – Ich glaube, dass wir da jetzt einen guten Dialog haben. Das sind nicht unsere Freunde. Wir sind nicht deren Freunde. Das schließt sich auch aus. Das ist eine überwachende Behörde. Die müssen uns gegenüber kritisch sein. Da geht man nicht miteinander Bierchen trinken und klopft sich nicht auf die Schulter. Aber wir haben einen guten, sachlichen Dialog. Es gibt alle drei Wochen einen Jour fixe, den ich selber mit der Leitung vom Bauordnungsamt mache, wo wir die kritischen Punkte durchgehen. Wir haben darunter zu einzelnen Gewerken bestimmte Arbeitskreise, die als Frühwarnung dem Bauordnungsamt sagen: Wann wird was fertig? Haltet mal Kapazitäten vor! – und die sich dann um die Abnahme selber und was da alles passiert im Detail abstimmen. Ich glaube, dass unser Verhältnis miteinander sachlich gut geworden ist. Die sind auch konstruktiv, also das ist okay. Wir haben hier einen Mitarbeiter aus Brandenburg eingestellt, der aus dem brandenburgischen Bauordnungsamt kommt, der weiß, was das ist. Er spricht deren Sprache, und das hilft sehr. Er ist auch derjenige, der quasi unsere eigene Organisation trimmt: Mit welcher Qualität gehen da Papiere raus? – und dass die auch pünktlich rausgehen und vollständig sind. Das ist alles im Detail geregelt. Da gibt es auch keinen Konflikt mehr zwischen denen und uns.

Dann hatten Sie nach der Entrauchungsmatrix gefragt. – Die Entrauchungsmatrix ist die Steuerungs-IT dazu. An der wird gearbeitet. Die wird ganz zum Schluss fertig, aber es wird daran gearbeitet.

Sie hatten gefragt: Wie ist das mit der Inbetriebnahme? – Wir haben im Sprint-Bereich ein Modul, das sich nur mit Inbetriebnahmevorbereitungen befasst. Was muss passieren, um diesen Flughafen in Betrieb zu nehmen? Es gibt einzelne Testphasen, die sie durchführen. Also z. B. werden wir in der nächsten oder übernächsten Woche uns ein Flugzeug leihen, und dieses Flugzeug wird alle Wege, die da draußen abzurollen sind – es steht ein Trecker davor – abrollen und an jedes Gate fahren, und wir werden mit den Gate-Führern reden. Also alles, was Inbetriebnahme ist: Reicht die Abstellfläche? Welche Abstellflächen? Sind die Radien zu kurz? Sind die Striche auf der Landebahn in Ordnung? Funktioniert der Funk mit dem Tower? Die befassen sich schrittweise mit allen Themen der Inbetriebnahme.

Die Kabelschächte: Ja, das ist ein schleichender Prozess. Die werden laufend gemacht. Da hat es Falschbelegungen gegeben. Da werden die Kabel auseinandersortiert und wieder neu sortiert reingelegt. Das muss nichts Schlimmes sein. Es gibt ein paar Ecken, die sind ein bisschen kritisch, aber da sind wir mit dem Bauordnungsamt im Dialog. Ich denke, dass wir das geregelt kriegen, ohne dass wir an diesen Stellen nochmal den Brandschutz aufmachen müssen. Das ist aber unterwegs und wird zurzeit auch nicht kritisch gesehen.

Dann ist die Frage nach dem Sprint-Team gestellt worden. – Ich möchte Sie mal daran erinnern: Als ich zur Baustelle kam, war da Stillstand. Das haben wir alles schon wieder vergessen, wie man immer alles wieder vergisst, wenn es eine Weile weg ist. Es war eine Schockstarre auf diesem Flughafen. Wir haben das hier auch ziemlich deutlich gesagt – und manche, die da von Ihnen auf der Baustelle waren – – Da war nichts. Die Bauleute haben in Containern gehockt und Skat gespielt, und durch die Baustelle sind ein paar Leute gelaufen, die haben eine Bestandsaufnahme und eine Weltmeisterschaft gemacht, Fehler zu finden. Das eigentliche Baumanagement war weg. Mit der Kündigung von Gerkan und seinen Partnern ist auch der Generalplaner von Bord gegangen. Und mit diesem Generalplaner sind ungefähr 60, 70 Leute von Bord gegangen, Know-how-Träger, Leute zum Teil von MBB, die gesagt haben: Das Theater machen wir nicht mit. – Die waren einfach weg. Und als wir kamen, liefen da Fremdfirmen herum, die durch Fremdfirmen koordiniert waren, durch Steuerungs- und Planungsbüros. Die haben da die einzelnen Firmen, die da so ein bisschen – – Meiner Meinung nach nicht zielgerichtet.

Wir hatten überhaupt nur eine Möglichkeit, dass wir relativ schnell dort wieder eine Hierarchie, ein Regime, ein Berichtswesen, ein Reportsystem und all dieses einziehen, und haben Module gegründet, die sich um bestimmte Themen kümmern, die wöchentlich reporten, wo wir feststellen: Wo ist der kritische Weg? Wo kneift es? Wo hängt es? – dass wir wissen, wo wir ansetzen müssen. Dieses System funktioniert wirklich gut. Wir haben auch gar keine eigene Organisation gehabt. Das Kerngeschäft der FBB, das wir extrem erfolgreich betreiben, ist das Geschäft, Flughäfen zu betreiben, da sind wir wahrscheinlich eine der besten Firmen in Deutschland oder Europa. Was unsere Effizienz angeht, was unsere Wirtschaftlichkeit angeht, da sind wir wirklich gut aufgestellt. Aber das ist das Kerngeschäft. Von dem Rucksack, den wir da auf dem Rücken haben, nämlich vom Bau, versteht das Kerngeschäft nicht sehr viel. Wir sind keine Baufirma gewesen, nie und zu keiner Zeit, und trotzdem haben wir diese Baufirma gehabt. Und um jetzt in diese brachliegende Baustelle zu kommen, dafür haben wir das Sprint-Team gemacht, und da am Flughafen auch nicht Leute en masse herumlaufen, die wissen, wie man einen Flughafen baut oder wie man so ein Prozessmanagement aufstellt, die gibt es da schlicht nicht.

Wir leiden unter einer latenten Prozessschwäche im gesamten Haus. Aus vielerlei Gründen – das führt jetzt zu weit – haben wir gesagt: Okay, jetzt holen wir uns Prozessprofis und haben uns acht Mann von Roland Berger geholt – ja, die sind nicht billig –, die wir angestellt haben, die das Prozessmanagement machen, die strukturieren, die die Terminplanung, die Meetings machen, die dafür sorgen, dass die Leute ihre Protokolle schreiben und dass wir eine Übersicht haben, was da Sache ist, die uns helfen, Berichte zu schreiben usw., die in kritischen Themen Termine ansetzen, damit die geklärt werden, die mal Krawall machen, wenn Leute pennen und die Dinge nicht voranbringen. Ja, dieses Thema haben wir gemacht. Das Sprint-Team hat sich bewährt. Das Sprint-Team brauchen wir noch bis zum Jahresende. Wir gehen davon aus, dass die Bautätigkeit dann sehr stark abnimmt. Dann wird Sprint beendet sein. Wir werden uns aus diesen Sprint-Teams, aus diesen Fremdfirmen – das sind alles fremde Firmen, wir haben keine eigenen Bauleute bei der FBB – das richtige Team aussuchen, und wenn wir Sprint beenden, werden wir quasi die Fortführung in Zukunft mit einem eigenen kleinen FBB-Bauteam machen. Das wird vielleicht – ich weiß es heute noch nicht – 20, 30 Leute haben, mehr nicht. Größer wird das nicht werden. Mehr brauchen wir auch nicht.

Das ist der Prozess, den wir da machen. Ich wundere mich immer, dass immer wieder Leute fragen: Was hätten wir denn tun sollen? Da war sonst nichts. Da war nichts. Und die, die da waren, haben sie nach Hause geschickt im Jahr vorher, und alle fragen sie nach einem Termin. Und die, die da sind, sage ich jetzt mal ein bisschen aggressiv, sind Fremdfirmen, die eigentlich vom Prinzip her, ich will jetzt nichts Böses nachsagen, sagen: Und wenn es ein bisschen länger dauert, verdiene ich auch ein bisschen länger mehr. – Das Incentive, da schnell fertig zu werden, hält sich bei Fremdfirmen ganz schön in Grenzen. Den trägt die Katze auf dem Schwanz weg. Die Jungs zu jagen und zu sagen: Fertig werden! –, ist eben die besondere Mühe, und das kriegen wir nur mit diesem Sprint-Team hingedrückt. Das kommt nicht von alleine oder weil da welche meinen, wir müssen das.

Sie haben nach den Nachträgen gefragt. – Da gehen auch ab und zu die ulkigsten Summen durch die Presse. Da gibt es auch eine Weltmeisterschaft: Wer weiß mehr? Und diejenigen von Ihnen, die sich mit Bau befassen, wissen auch, dass jeder, der einen Nachtrag stellt, den erst mal doppelt so hoch stellt, als er ihn stellen muss, weil er sagt: Na ja, da wird verhandelt, und das ist eben nicht so einfach. – Jeder Nachtrag, den wir genehmigen, geht in eine lange Pipeline von – – Da gibt es viele Leute, die uns überprüfen, Rechnungshöfe – ich sage das noch mal – und Transparency International, und hinterher wissen alle immer alles besser. Wir prüfen dort Nachträge aus dem Jahr 2010, 2011. Bravo! Da können Sie lange telefonieren, bevor Sie Leute finden, die das noch richtig wissen. Trotzdem müssen sie ordnungsgemäß geprüft werden. Sie haben darauf eine Aktion angesetzt. Da sind viele Leute, die jetzt die Nachtragsprüfung machen. Ich sage hier die Zahl nicht, weil Sie dann wieder einen Schreck kriegen. Wir glauben aber, dass wir in übersichtlichem Zeitraum diese Nachtragswelle, die da noch zu machen ist, noch vor Jahresende wegstreichen und höchstens 25 bis 30 Prozent der Summe dessen, was die immer gestellt haben, herauskommen werden.

Dann war die Frage nach den 8 Milliarden und dem 1. April. Wenn wir eine Zahl sagen, dann sagen wir sie laut. Dann steht in der Zeitung: Die haben gesagt, das ist die Zahl. – Solange das nicht dasteht, glauben Sie es nicht. Wir bauen sehr viele Fremdmitarbeiter aus Ingenieurbüros ab, wo wir sagen: Da sind wir fertig. Da brauchen wir sie nicht mehr. – Die sind oft der Meinung, sie müssten noch ein bisschen länger bei uns bleiben können, und gehen zum Teil sauer aus dem Haus. Die haben alle ein Teilwissen, und jeder Zweite redet mit der Presse. Wir können das nicht verhindern, dass dann jeder genau weiß: Oh, das glaube ich nicht. Der Termin ist erst 2018 oder 2019. – Klar kann das jeder sagen, ungestraft. Das kostet die nichts, und dann hat er die Aufmerksamkeit. Wir meinen, dass wir wissen, was auf dieser Baustelle passiert. Wir wissen es leider nicht präzise, sonst würden wir es sehr genau sagen. Das können Sie mir wirklich glauben. Wir werden das sagen, wenn wir es wissen, dass das belastbar ist. Wir werden aber keinem mehr etwas vom Pferd erzählen, was wir selber nicht wissen. Ich tue das nicht. Das können andere gerne machen. Ich bin da ja nicht alleine. Also was wir vorher gesagt haben: Hören Sie nicht so viel auf die Presse! Sie muss das schreiben, weil sie ihre Zeitung vollkriegen wollen. Das ist auch okay für die, aber für uns geht das nicht, und wenn es nicht von uns kommt, dann geht das eben nicht. Das ist halt so. Tut mir leid!

Jetzt muss ich die Frage stellen: Habe ich einigermaßen alle erwischt? – Das ist nicht so einfach bei so einer langen Liste.

Vorsitzender Andreas Otto: Das klären wir gleich. – Es gibt erneut ein paar Wortmeldungen. Es ist jetzt kurz nach 16 Uhr. Wir machen jetzt eine zweite Fragerunde. – [Zuruf von Ole

Kreins (SPD)] – Wir können hier jetzt nicht zwischendurch diskutieren. Ich gucke gerade auf die Uhr. Es ist 16.10 Uhr. Wir machen noch eine kleine Runde. Ich würde wieder auf die drei Minuten abheben wollen, und dann kriegen Sie noch mal die Möglichkeit, alles zu beantworten, was noch offen war, und dann denke ich, dass wir gegen 17 Uhr fertig sind.

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Ich habe hier noch eine Seite vergessen.

Vorsitzender Andreas Otto: Dann sagen Sie doch noch Ihre Seite, und dann können die Kolleginnen und Kollegen sich schon überlegen, wer noch was sagen will.

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Das war keine böse Absicht. – Herr Moritz hatte nach dem Schallschutz gefragt und dass wir uns nicht so richtig um die Nachbarn kümmern. Ich glaube aber, das habe ich beantwortet.

Sie hatten nach dem Brandschutz gefragt. Es ist nicht nur der Brandschutz. Es gibt auch Türen und Fenster, die auf und zu gehen. – Ja, das ist Teil dieses Brandschutzsystems. Klappen, Türen, Fenster, alles was da eine Rolle spielt, ist innerhalb dieses Systems. Eine Tür wird im Brandschutzsystem keine Tür mehr, sondern eine Lüftungsklappe, aber das gehört da mit rein.

Was ist mit Schönefeld alt? Was passiert mit dem Regierungsflughafen und mit Aviation? – Das hatte ich auch beantwortet. Zum Regierungsflughafen wollen wir den Planungsauftrag haben, aber da gibt es eine Alternative, dass die trotzdem dahin passen. GAT muss woanders hin. Der kann da nicht bleiben, aber für GAT finden wir immer einen Platz. Wir müssen nur einen finden, der den GAT finanziert. – [Zuruf] – Das glaube ich auch. Wenn da einer landen will, dann kann er auch den GAT finanzieren.

Dann haben wir noch mal die Frage nach Raumnummern gehabt. Das ist eines der Mirakel, wo wir nur müde den Kopf schütteln können, dass das Raumnummernsystem ein falsches war. Das hatte zu wenig Stellen, und es waren in der dritten Etage nicht mehr genug Nummern verfügbar. Da mussten sie welche aus der vierten Etage in die dritte nehmen, und das geht nicht. Wir mussten ein neues Raumnummernsystem machen, und diese Raumnummern müssen auf jedem Arbeitsplan stehen, auf jeder Feuerwehrkarte, auf jedem Fluchtweg. Wo die Raumnummern überall stehen, ahnt man ja gar nicht, erst wenn sie alle falsch sind. Wir müssen also alle Räume noch mal umnummerieren, nicht alle, klar, aber ein Großteil dieser Nummern, und das tun wir en passant sukzessive mit der Dokumentation des Arbeitsfortschrittes, dass wir da möglichst Kosten minimieren. Das ist mir unverständlich, irgendwelchen Räumen eine Nummer zu geben, kann ja so schwer nicht sein, aber sie haben es hingekriegt, sie haben nicht gestimmt.

Das Thema Ansteuerung der Klappen und Siemens und Bosch hatte ich beantwortet. Nach der Bauordnung müssen sie diese Lose bilden, und man durfte das nicht in einer Hand lassen. Das ist Schwachsinn, ist aber so. Jetzt haben wir es in einer Hand, und ich denke, dass es jetzt kein Problem mehr gibt.

Dann kam vom Herrn Vorsitzenden die Frage nach dem Stand der Kosten bis zur Inbetriebnahme. – Da habe ich mich herausgewunden, der Marke, dass ich sage, das beraten wir jetzt im Aufsichtsrat, und der Aufsichtsrat wird dann in seiner unendlichen Weisheit dazu etwas

sagen oder auch nicht. Das ist dann Sache des Aufsichtsrats. – Das Sprint-Team habe ich auch ausreichend erläutert. Wer das nicht glaubt, den lade ich ein. Kommen Sie mich besuchen! – [Zuruf] – Wir sind aber kein Zirkus. Das ist eine ernsthafte Baustelle.

Vorsitzender Andreas Otto: Genauso, wie das hier ein ernsthafter Ausschuss ist, aber ich denke, wir nehmen Ihre Einladung gerne an. – Jetzt gibt es eine Meldung zur Geschäftsordnung des Kollegen Buchholz.

Daniel Buchholz (SPD): Danke schön, Herr Vorsitzender! – Ich will den Antrag stellen, dass wir jetzt pro Fraktion noch eine Minute für Nachfragen zur Verfügung stellen. Ich glaube, es war recht erfüllend und ausführlich, was wir heute gehört haben, weil wir uns hier nicht zum fünften Mal über dieselben Sachverhalte austauschen müssen. Pro Fraktion maximal eine Minute, und dann hat Herr Mehdorn letztmalig die Gelegenheit zu antworten. Ich glaube, alles andere würde das hier deutlich zu sehr ausdehnen.

Vorsitzender Andreas Otto: Das lässt sich nicht abstimmen, Herr Buchholz! Was man beantragen kann, ist der Schluss der Redeliste, der Debatte oder dergleichen. Aber über die Redezeitdauer stimmen wir hier nicht ab, das macht der Vorsitzende. – [Zuruf von Daniel Buchholz (SPD)] – Herr Buchholz! Die Rededauer machen wir hier einvernehmlich, oder der Vorsitzende klärt das. Wir können das jetzt hier nicht künstlich abkürzen. Wir haben uns vorgenommen, bis 17 Uhr die Sitzung zu machen. Das ist noch eine Dreiviertelstunde. – [Zuruf von Daniel Buchholz (SPD)] – Die Anträge vertagen wir, das ist doch immer so. Ich würde Sie bitten, angesichts des Publikums vielleicht hier auf solche Diskussionen zu verzichten. Wir haben mehrere Anträge. Vielleicht zur Erklärung: Vorhin gab es hier eine Begründungsrunde, und der übliche Verfahrensweg ist so, wir machen eine Anhörung, eine Diskussion, und dann vertagen wir die, weil wir die Beschlussfassung beim nächsten Mal machen. Genauso, wie wir das auch heute für den Volksbegehrenantrag durchgeführt haben. – [Zuruf von Daniel Buchholz (SPD)] – Wir befinden uns im Tagesordnungspunkt 3. Der hat drei Punkte und eine Anhörung zu diesem ganzen Tagesordnungspunkt, und die Abstimmung ist üblicherweise beim nächsten Mal. – [Zuruf von Daniel Buchholz (SPD)] – Das kann man auch anders festlegen. Das klären wir dann am Schluss. Wenn wir jetzt hier eine längere Geschäftsordnungsdebatte machen, dann vertrödeln wir Zeit, die wir – Herr Mehdorn kommt nicht so oft her – eigentlich für Fragen und die Diskussion nutzen wollen. Ich würde Sie bitten, dass wir da weitermachen. Ich sage Ihnen einfach mal, wer sich gemeldet hat. Gemeldet haben sich Herr Wolf, Frau Vogel, Herr Moritz, Herr Baum und Herr Gelbhaar. Wenn es jetzt keine weiteren Wortmeldungen gibt, dann könnten wir sagen – – Frau Lompscher hat sich noch gemeldet. Gibt es weitere Wortmeldungen von Ihrer Fraktion? – Gibt es nicht. Gut, dann würden wir die jetzt so abarbeiten und bei dem Modus bleiben. – Es beginnt Herr Wolf.

Harald Wolf (LINKE): Ich habe eine Nachfrage und eine Anmerkung. Die Frage ist: Mir ist aus Ihren Ausführungen nicht wirklich klargeworden, was es mit den 18 Monaten von Siemens auf sich hat. Sie haben zwar erläutert, dass Siemens auf Ewigkeit am Flughafen sein wird, aber das war nicht die Frage, ob die einen Wartungsvertrag haben oder ob die das wieder umprogrammieren müssen, wenn sich die Raumstruktur ändert, sondern die Frage nach den 18 Monaten bezieht sich – ich glaube, das wissen Sie auch – auf die Frage: Wann ist die Entrauchungsanlage fertiggestellt, sodass sie in das Genehmigungsverfahren gehen kann? Deshalb ist meine Frage: Laufen die 18 Monate schon, oder laufen die 18 Monate erst später oder sind die 18 Monate auch eine Erfindung der Presse, und das ist Ihnen gegenüber von

Siemens nie so kommuniziert worden? Ich bitte, dass wir da die Abläufe noch etwas klarer dargestellt bekommen.

Meine Anmerkung: Ich hatte eigentlich nicht vor, das Thema zu diskutieren, aber nach Ihren Ausführungen zum Thema Lärmschutz und dass die Südbahn für die Sanierung der Nordbahn eigentlich keine Südbahn ist, sondern nur eine interimsmäßig verlegte Nordbahn – das halte ich für höchst gewagt. Die Interpretation, dass Sie sagen, das hat mich total gewundert, dass wir da die Auflage für die Südbahn, was den Lärmschutz angeht, bekommen, und sogar erklärt haben, das sei eine Schikane, halte ich für extrem gewagt, um es vorsichtig zu formulieren. Das ist doch logisch. Für mich ist das logisch: Wenn Sie eine Bahn haben, die bisher nicht in Betrieb war, für die im Rahmen des Baus des Flughafens bestimmte Lärmschutzaufgaben gelten, da können Sie zwar sagen, na, das sollen die doch fünf Monate aushalten, das macht mir, Mehdorn, doch nichts aus, aber das ist keine rechtliche Argumentation. Insofern finde ich, in dieser Frage muss ein bisschen mehr Sensibilität her und nicht immer wieder beim Lärmschutz sich eine Klatsche holen, weil man sich nicht auf das, was geschrieben ist, wie es auch im Planfeststellungsbeschluss klar formuliert ist, was die Lärmschutzaufgaben sind – – Das ist keine fürchterlich große Unklarheit gewesen, sondern es ist eine klare Formulierung, die vom Gericht bestätigt worden ist. – [Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Nein!] – Natürlich! Es ist klar formuliert im Planfeststellungsbeschluss. – [Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Nein, ist es nicht! Lassen Sie mich antworten!] – Sie sind ja gleich dran. Im Moment bin ich dran. – Das haben Sie auch noch mal vom Gericht bestätigt bekommen, dass das eine klare Formulierung ist. Aber das jetzt mal beiseitegelassen. Das war jetzt erst mal nur meine Anmerkung dazu. Ich rate an, sich in dieser Frage nicht eine Klatsche nach der anderen von Genehmigungsbehörden und Gerichten abzuholen, sondern einfach mal zu gucken: Was steht im Planfeststellungsbeschluss bzw. was sind die Auflagen? – [Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Darf ich direkt?]

Vorsitzender Andreas Otto: Nein, wir machen die Runde rum! Ich war nur überrascht, dass es so schnell ging. – Frau Vogel ist dran.

Katrin Vogel (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich mache es auch ganz kurz. Ich möchte noch mal zum Thema Lärmschutz nachfragen, weil mir Ihre Ausführungen doch recht allgemein vorgekommen sind. Mich würde ganz konkret interessieren, ich würde mir dazu auch sehr konkrete Antworten wünschen: Wie viele Gebäude sind derzeit nach den gesetzlichen Vorschriften vollständig lärmgeschützt, also bei wie vielen Gebäuden ist der Lärmschutz fertig? Wann rechnen Sie damit, dass alle Berechtigten über den erforderlichen Lärmschutz verfügen werden, also die Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt sind? – Danke!

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Ich kann Ihnen gerne mal den kompletten Bericht zuschicken, oder ich gebe ihn dem Vorsitzenden, dass wir dieses Tableau ans Protokoll hängen. Wir reden für den gesamten Flughafen von 24 500. Davon haben wir rund 4 000 Begehungen gemacht. Die Wertgutachten sind weitgehend so weit, dass sie verschickt werden können, und die ersten Anträge waren auch schon verschickt. Was ich Ihnen jetzt nicht sagen kann, ist, welche Gebäude schon Lärmschutz haben. Sie wissen, dass Kindergärten, Altersheime usw. bevorzugt bearbeitet worden und zum Teil auch schon bedient sind. Wir gehen aber davon aus, dass wir so, wie es im Gerichtsurteil auch steht, die Bescheide für den Lärmschutz für den gesamten Flughafen so rechtzeitig herausgeben können, dass selbst nach diesen sechs Monaten Friedensperiode der Flughafen in Betrieb gehen kann, das heißt, dass wir davon

ausgehen, dass wir bis Mitte nächsten Jahres alle Bescheide an alle 24 000 draußen haben werden.

Was die Landbahn-Süd angeht, handelt es sich um 4 400, die wir mit Priorität bearbeitet haben. Ich habe jetzt nicht die letzten Zahlen im Kopf, aber auch die kann ich Ihnen geben. Da fangen wir aber gerade noch mal neu an, weil wir mit dieser Belüftung noch mal neu starten müssen. Wir wollten ursprünglich mit den Bescheiden für die Südbahn irgendwo im Juni, Juli fertig sein. Das wird sich wohl wegen dieser neuen Dinge, die da gekommen sind, auf September, Oktober verschieben.

An Herrn Wolf ganz schnell: Es war nur der gesamte Flughafen geregelt. Von dieser Reparatur der Nordbahn war nie die Rede. Das hat sich daraus ergeben, dass wir die nicht neu bauen müssen, sondern reparieren können. Das spart uns sehr viel Geld. Da die Nordbahn zurzeit keinen Lärmschutz hat und die Südbahn da auch, das ist ganz normal, sind wir immer davon ausgegangen, in allen unseren Gesprächen, dass das auch für die Südbahn gilt. Uns hat auch keiner gesagt: Gilt für die Südbahn! – Erst jetzt im Januar haben wir das erfahren, und wir reden schon ein Jahr lang über Anträge, dass wir die Südbahn freigeben. Wenn man uns das damals gesagt hätte, hätten wir ganz anders reagieren können. Ich beschwere mich darüber, dass man dauernd irgendwelche Spielregeln ändert und dann mit dem Finger auf den Flughafen zeigt. Wir können dann nicht mehr. Der Flughafen ist der Dödel der Nation, das wissen wir mittlerweile, aber irgendwann ist das Maß auch voll. Wenn man uns sagt, was wir zu machen haben, dann machen wir das auch. Wir halten uns an Gesetz und Ordnung, ist doch klar.

Vorsitzender Andreas Otto: Das ist ja gut! – Wir waren noch in der Redeliste, und wenn Frau Vogel fertig war, ist der Nächste der Kollege Herr Moritz. – Lassen Sie mich, Herr Mehdorn, ruhig die Reihe herum machen, das ist hier in dem Ausschuss so üblich, und dann sind Sie an der Reihe und können das noch mal alles aufhellen. – Herr Moritz!

Harald Moritz (GRÜNE): An der Stelle möchte ich noch mal weitermachen. Ganz kurz zur Historie: Der Flughafen hat Kostenerstattungsvereinbarungen – er verschickt keine Bescheide, nehme ich mal an, oder sind Sie Behörde? – mit sechs Überschreitungen im Innenraum berechnet. Im Planfeststellungsbeschluss steht: Keine Überschreitung. – Man kann 0 oder 0,5 für keine rechnen, aber sechs Überschreitungen und keine Überschreitung, das passt für mich nicht zusammen. Von daher sehe ich ganz klar, dass der Flughafen da tricksen wollte.

Aber konkret noch mal zu der Südbahnsanierung, das hatte ich auch ganz zu Anfang gefragt: Sie hatten gesagt, bis in den Herbst, Ende Oktober oder so was, sollen für diese Südbahn-betroffenen die Kostenerstattungsvereinbarungen raus sein, dann haben sie sechs Monate Zeit. Zumindest in den Medien, vielleicht sagen Sie das auch noch mal, hieß es, erst ab 1. März sollten die Sanierung und die Südbahnnutzung sozusagen losgehen. Vielleicht hat sich das schon verschoben, das weiß ich nicht. Meine Frage wäre: Dann müssten die Betroffenen ja im Winter ihren Schallschutz realisieren, Oktober bis März, das sind dann auch noch nicht mal sechs Monate, aber das ist denen doch eigentlich gar nicht zuzumuten. Wie fest ist das mit der Nordbahnsanierung bzw. dieser Südbahnnutzung? Vielleicht können Sie dazu noch mal was sagen.

Nach der Verkehrswertermittlung hatte ich ein paar Mal gefragt. Da hatten Sie jetzt gesagt, es gibt ein neues Gutachten vom MIL. Hat also das MIL Sie verdonnert, schallschutzbezogene

Verkehrswertermittlungen anzustellen? Letzte Frage, eine Nachfrage zu Ihrem Sprint-Kontrollteam: Was macht eigentlich der Controller WSP CBP? Ist der überhaupt noch im Boot? Welche Aufgabe haben die am Flughafen? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Jetzt ist der Kollege Herr Baum dran.

Andreas Baum (PIRATEN): Vielen Dank! – Ich habe noch eine Frage, die vorhin offengeblieben ist. Da geht es im Prinzip um die Mitarbeiter, das Personal: Wie gehen Sie mit der Situation um, die immer wieder entsteht? Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um dem entgegenzuwirken? Von welchen Erfahrungen können Sie berichten?

Um das mal konkret und greifbar zu machen: Sie sagten, die Lüftungssteuerung bzw. die Be- und Zulüftung erfolgte jeweils digital bzw. analog. Jetzt ist Siemens dabei: Machen die das jetzt nur digital und stellen sozusagen auch die analoge Steuerung um?

Dann noch die Frage, um mal was Greifbares zu haben, weil Sie bisher viel davon gesprochen haben, dass bestimmte Sachen noch nicht abschließend zu beurteilen oder zu benennen sind: Welches sind die drei großen Meilensteine, die Sie bis Ende des Jahres erreicht haben werden? Und wann wird das jeweils der Fall sein?

Zu den Finanzierungskosten für den gesamten Flughafen, der dafür auch Kredite aufgenommen hat, möchte ich wissen, wie die eigentlich finanziert werden. Also wie teuer wird das, die aufgenommenen Kredite zu bedienen? Um welche Zeiträume geht es da?

Dann habe ich noch drei Fragen an den Senat zu unserem Antrag. – [Zuruf] – Ja, ich stelle sie trotzdem, dann stehen sie im Protokoll. Ich weiß nicht, wie der Senat sie beantwortet. – Wie viel Geld wurde bereits aufgewendet im Zusammenhang mit Überlegungen zur Errichtung einer dritten Start- und Landebahn? Wie ist der aktuelle Arbeitsstand? Wie steht der Senat bisher zum Thema dritte Start- und Landebahn? Gibt es Abstimmungsgespräche mit den anderen Gesellschaftern, insbesondere Brandenburg?

Letzte Frage: Wie stellt sich der Zusammenhang mit dem in der Diskussion befindlichen Fortbetrieb von Schönefeld auch nach Eröffnung des BER dar, und welche Schlussfolgerungen wären Ihrer Auffassung nach für die Planungsabsichten für eine dritte Start- und Landebahn im Fall des Offenhaltens Schönefelds zu ziehen? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Als Nächster ist der Kollege Gelbhaar dran.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Kurze Nachfragen – zum Siemensvertrag: Gehe ich recht in der Annahme, dass die Boschanlage quasi vollständig neu gemacht werden muss, also die analoge Steuerung rausfliegt und durch die Siemenstechnik ersetzt wird? In diesem Kontext: Sie sagten, wenn man sich keine Ziele setzt, dann kann man sie auch nicht erreichen. – Bezüglich des Siemensvertrags: Welche Ziele haben Sie denn da den Siemensleuten gesetzt, und zwar in zeitlicher Hinsicht? Und wie viel soll Siemens dafür bekommen? Inbetriebnahme meint nicht Wartung – das geht in die Richtung, wonach Herr Wolf schon gefragt hat.

Dann frage ich Sie nach den Gründen, warum Sie keine Terminänderung nennen wollen oder können. Kann es andere Gründe geben, als medial schlecht dazustehen? Das wäre für mich – mit Verlaub – kein ernsthafter Grund, aber es gibt Leute, die aufgrund dieser Terminlage planen. Wenn Sie da was sagen, gibt es da halt jemanden, der einen Herzkasper kriegt, und jemand anderes freut sich. Deswegen sind diese Termine schon nicht ganz unwichtig. Haben Sie ernsthafte Gründe, warum Sie das nicht nennen? Können Sie es einfach nicht nennen?

Letzte Frage: Sind Sie mit mir einer Meinung, wenn man das Krisenmanagement, das Sie da vorgefunden haben – – [Zuruf] – Nein, vielleicht finden Sie mal ein Wort für das Krisenmanagement, das Sie da vorgefunden haben. Wie bewerten Sie das?

Und allerletzte Frage: Finden Sie, dass der Name „Sprint“ für das Programm vollkommen gerechtfertigt ist?

Vorsitzender Andreas Otto: Bitte, Frau Kollegin Lompscher!

Katrin Lompscher (LINKE): Ich erspare es mir jetzt, Nachfragen zu stellen, weil ich keine Antwort auf meine Fragen gehört habe. Sie haben sozusagen die Erwartung an die Enttäuschung, dass wir hier keine konkreten Antworten erhalten, vollständig erfüllt. Deshalb würde ich gern meine eine Frage zu den Baugenehmigungen wiederholen: Wann laufen die aus? Richtig ist, dass es dazu schon mal Kleine Anfragen gegeben hat, aber richtig ist auch, dass die Dinge auch medial umfassend diskutiert werden. Also Sie können jetzt hier Klarheit herstellen für den Fall, dass wir den Termin des Auslaufens der Baugenehmigung für den Hauptterminal erfahren, und Sie erzählen uns, wie es dann weitergeht. – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Das war kurz. – Herr Mehdorn! Sie hatten vorhin gefragt, ob noch was offen ist. – Die Frage nach dem Ausgabenstand hatten Sie möglicherweise aufgrund der Fülle der Fragen vergessen. Also wie ist der Stand der Ausgaben für das Projekt oder den Terminal zum 31. Dezember letzten Jahres oder zum 31. März dieses Jahres?

Weitere Wortmeldungen gibt es nicht. – Herr Mehdorn! Dann haben Sie jetzt noch mal die Gelegenheit, diese Fragen konkret und ausführlich zu beantworten. – Bitte schön!

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Ich will noch mal den Versuch machen, Siemens zu erklären. – Erst mal reden alle nur über Siemens, aber das hat nur den Grund, weil aus Versehen irgendeiner den Siemensvertrag in die Presse gesteckt und vergessen hat, den Vertrag von fünf anderen Firmen auch noch in die Presse zu stecken, sonst würden Sie die wahrscheinlich auch kritisch – – In diesem Siemensvertrag sind zwei Aussagen drin, die irgendwie den Gefallen aller gefunden haben. Die eine Aussage ist: Wir können erst arbeiten, wenn wir eine Planung haben. – Da mache ich einen Haken dran, das ist so. Was ist daran neu? Das ist okay so. – Die zweite Aussage ist, dass Siemens glaubt, dass für die gesamte Anlage insgesamt ein Zeitraum von 18 Monaten bis zur vollen Funktionsfähigkeit da ist. Wann das ist, weiß ich nicht, aber das hat auf jeden Fall – das weiß ich – nichts mit der Inbetriebnahme zu tun. Diese Anlage kann in drei Jahren fertig sein, das stört mich auch nicht. Wenn die 95, 99 oder 96 Prozent funktioniert, ist das allemal gut. Und das ist immer irgendwo, dass da etwas passiert. Die Anlage wird ständig getestet und geprüft, und wenn da irgendwas falsch ist, dann wird das korrigiert, und das wird wohl immer an irgendeiner Stelle in so einem Riesengebäude der Fall sein. Also das, was Siemens da gesagt hat, ist richtig, war auch in diesem Kontext nicht gemeint und hat mit der Inbetriebnahme nichts zu tun, sondern es geht darum, dass Siemens quasi eine eigene Annahme braucht, wenn man das Ganze mit Abnahme und wer da alles kommt – – Aber das ist ja nicht das – – Wir messen die Inbetriebnahme, das ist unser wichtiger Termin. Insofern haben wir mit Siemens keinen Konflikt. Siemens ist dabei zu bauen, ist in unser Team integriert und hilft uns bei der Planung.

Sie sprachen die Türen, Klappen, das Analoge und Nichtanaloge an. In der Konsequenz – um das deutlich zu sagen – müssen wir für diese Anlage – Siemens statt Bosch – rund 90 km Steuerungskabel neu verlegen, damit das alles in einer Hand ist. Das findet zum Teil in Fensterrahmen und Türpfosten usw. statt, also es findet halt im Detail statt. Das ist auch schwer zu beschreiben.

Das Thema Südbahn, Herr Wolf, können wir noch mal persönlich besprechen. Ich sage mal, da machen es sich viele zu leicht, mit dem Flughafen rumzukicken, nach dem Motto: Die haben immer Schuld. – An dieser Stelle sage ich mal: Wenn uns einer rechtzeitig sagt, das ist Sache, dann machen wir das. Da haben wir noch nie irgendwie quergestellt, und wir wollen da ja auch nicht nichts machen. Das Einzige, was wir sagen: Wir kämpfen wie die Löwen für die Inbetriebnahme des Flughafens, und jeder, der uns da stört, dagegen gehen wir natürlich an. Wenn die uns das, was sie uns jetzt hinterher gesagt haben, mit den sechs Monaten, ein halbes Jahr vorher gesagt hätten, hätten wir kein Problem gehabt, hätten wir es so gemacht, aber dass die uns das im Januar sagen, wo wir eigentlich schon meinten, jetzt gehen wir in die Zielgerade und sind fertig, das – mit allem Respekt – ärgert mich. Da machen es sich ein paar zu leicht, wenn sie immer sagen: Das sind die Blöden am Flughafen. – Ja, da ist viel falsch gelaufen. Ich bin der Letzte, der da was schönreden will – bringt ja auch nichts. Das ist nicht gut gelaufen, das wissen wir alle, aber deshalb sind wir da draußen nicht nur Deppen, sondern wir kämpfen schon für das, was da richtig ist.

Herr Moritz, der Schallschutz im Winter, diese sechs Monate! Manchmal ist das im Leben so. Man kann auch im Winter ein Fenster einbauen. Ich weiß nicht, ob Sie schon mal irgendwo ein Fenster eingebaut haben. – [Harald Moritz (GRÜNE): Es sind ja nicht nur Fenster!] – Aber im Wesentlichen sind es Fenster. Erst mal gehe ich davon aus, dass mehr als die Hälfte keine Fenster einbaut, sondern Geld nimmt. Wenn Sie im Winter – – [Zuruf von Harald Moritz (GRÜNE)] – Na gut, dann machen wir es extra, aber es ist nun mal das, was wir hören. – Das Zweite ist: Wenn man wirklich im Winter wollen würde, kann man da eben auch mit Folien arbeiten. So ein Fensteraustausch dauert zwei bis drei Stunden, dann ist das wieder dicht. Es ginge auch im Winter, aber ich sage mal: Man könnte dann auch auf den Frühling warten, das wäre auch nicht so schlimm.

Sie fragten nach WSP. – Für die, die es nicht wissen: Das ist ein Planungsbüro aus alten Zeiten, das mit Gerkan Bauleitung, Bauplanung und solche Sachen gemacht hat. Mit zunehmendem Baufortschritt werden sie immer weniger. Wir haben sie schon ziemlich reduziert, und zum Jahresende – schätze ich – werden sie sich noch mal halbieren, und irgendwann werden wir sie gar nicht mehr brauchen, aber zurzeit sind sie noch voll dabei.

Frau Vogel! Ihre Frage habe ich nicht verstanden. Können Sie sie noch mal wiederholen? – [Katrin Vogel (CDU): Sie hatten eigentlich versucht, sie zu beantworten; zwar nicht zu meiner Zufriedenheit, aber immerhin!] – Das wird wahrscheinlich unmöglich sein.

Herr Baum! Mitarbeiter und Personal: Wir haben ein gutes Klima in unserem Kerngeschäft. Von unseren 1 600 Mitarbeitern sind das, schätze ich mal, 1 500. Und dann gibt es einen bestimmten Kreis von Mitarbeitern, die an der Baustelle sind, die ungefähr mit den ganzen Fremdarbeitern, die zum Teil nur Zeitverträge haben, denn wenn die Baustelle fertig ist, haben wir für die keine Arbeit mehr. Da ist die Stimmung natürlich immer nicht ganz die beste. Und dann haben wir natürlich auch ein paar innerbetriebliche klimatische Themen, die wir

auch nicht wegstreichen. Keiner aus Tegel will nach Schönefeld ziehen, und Schönefelder finden halt Schönefeld alt richtig und wollen den neuen auch nicht. Da gibt es Ossi-Wessi-Strömungen und so was alles. Also das Betriebsklima ist revisionsbedürftig. Das wird wahrscheinlich auch erst gelingen, wenn es uns gelingt, die Mitarbeiter, ich sage mal, irgendwie sachgerecht büromäßig unterzubringen. Heute sitzen die Mitarbeiter, die wir haben, ich glaube, auf 16 oder 17 verschiedene Gebäude verteilt, z. T. sehr unzumutbare Gebäude, die nicht richtig funktionieren, zumindest sind das zum großen Teil keine Gebäude, mit denen wir glückliche Mitarbeiter produzieren. Das ist mit Sicherheit nicht so.

Siemens – das hatten wir, glaube ich, beantwortet, das Analogthema. Wir arbeiten jetzt nach der Siemenssteuerung, und das Thema ist erledigt – und nicht etwa im Streit mit Bosch. Bosch arbeitet da mit, mit Siemens. Die sind mit im Team, und das geht nicht gegeneinander, und das hilft auch, aber es ist eben richtig, dass man sagt: Es gibt nur eine Steuerung, und Siemens hat das halt übernommen.

Sie haben nach den großen Meilensteinen gefragt. Einen haben wir schon: Das ist der Pier Nord. Das ist fertig. Der zweite ist irgendwo, sage ich mal, Anfang Juni die große Zahl der Betriebsgebäude. Die sehen Sie gar nicht, weil das für Sie Hühnerfutter ist, aber für die Produktivität des Flughafens sind sie sehr wichtig, dass wir die im Mai alle quasi von der Baubehörde mit abgenommen fertig kriegen und da auch startklar sind. Das Dritte ist, dass wir – ich denke, wissen wir noch nicht genau – noch zum Jahresende den Pier Süd fertig haben, sodass wir uns dann recht bald auf die Gesamtabnahme des Flughafens insgesamt als gesamtes System konzentrieren können. Aber da ist wieder das Fragezeichen, dass wir sagen: Das haben wir heute terminlich noch nicht so scharf drauf, dass ich Ihnen sage, dann ist das.

Die Flughafenkosten – das ist auch die Frage, die vom Vorsitzenden gestellt worden ist –: Es wird immer von Mehrkosten orakelt. Es ist für mich nicht die Zeit, dass man da jetzt schon einen Rückblick machen kann, aber das, was da immer alle als Chaos und Mehrkosten bezeichnen, sind meiner Meinung nach nicht reinrassig Mehrkosten. Wir liefern gerade mal einen doppelt so großen Flughafen ab, als er ursprünglich geplant war. Das ist auch das Problem, was wir bei vielen unserer Systeme haben. Die Entrauchungsanlage ist bei dem ständigen Anstückeln – noch ein Stückchen mehr Flughafen, noch ein bisschen größer werden – nicht richtig mitgewandert. Irgendwo hat sie einer nicht richtig mitgepflegt, und deshalb wäre dieser Flughafen mit dieser Brandschutzanlage auch nie in Betrieb gegangen. Nie! Das wäre nicht gegangen, beim besten Willen nicht! Auch wenn man da 700 Feuerwehrmänner aufgestellt hätte, das wäre nicht gegangen. Die ist schlicht nicht funktional gewesen, dass sie diese Aufgabe hätte erfüllen können im Rahmen der gesetzlichen Richtlinien und vor allen Dingen der Sicherheit der Fluggäste. Also ist das, was da passiert, so ein bisschen das Ergebnis.

Der Flughafen war mal geplant für 2,5 Milliarden, für 15 Millionen Passagiere. Wir machen ihn jetzt fertig für 27 Millionen Passagiere und für 4,3 Milliarden. Diese 4,3 Milliarden – die kennt jeder – werden wir sicherlich in der Größenordnung Ende dieses Jahres präterpropter aufgebraucht haben, und wir müssen dann sehen, wie wir für die noch anstehenden Arbeiten die Finanzierung hinkriegen. Das ist – wie gesagt – wieder ein Thema, das wir in der nächsten Aufsichtsratssitzung jetzt im April mit dem Aufsichtsrat und davor mit unserem Finanzausschuss beraten.

Dann war die Frage nach den Finanzierungskosten. Das ist so wie bei jedem, bankübliche Zinsen. Wir haben eine normal verzinsten Bürgschaft der Gesellschafter und haben da die normalen Zinsen. Ich habe jetzt die Zinszahlen nicht im Kopf, aber wir zahlen wie jedes Unternehmen Zinsen.

Das Thema Baugenehmigung – da bitte ich um Vergebung – hatte ich wirklich vergessen, aber ich hatte hier aus Versehen ein Leerblatt dazwischen. Deshalb! – Dieser Nordpier, der isoliert war, wäre im Frühjahr 2015 ausgelaufen, aber der Nordpier ist fertig. Wir haben die Betriebsgenehmigung. Dementsprechend hat sich das Thema erledigt. Das ist abgenommen. Für den Südpier haben wir eine Baugenehmigung bis August 2016 und für den Hauptpier, sprich für den gesamten Flughafen, bis Oktober 2016. Aber darüber denkt keiner nach, was wäre wenn, weil wir vorher fertig sind.

Vorsitzender Andreas Otto: Die Ist-Kosten können Sie nicht sagen? – [Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Habe ich!] – Sagen Sie doch mal als Geschäftsführer, zum 31. März 2014 ist der Ausgabenstand soundso!

Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Ich bin nicht so ein guter Zahlenmensch. Unsere Planung ist das, was ich gesagt habe: Wir sind bei den genehmigten 4,3 Milliarden, und die werden in der Größenordnung bis Ende 2014 reichen. Und jetzt müsste ich in meine Unterlagen gucken und das Rechnen anfangen, aber das lohnt sich nicht. Ich glaube, die Aussage ist – – Es ist klar, es wird darüber hinaus noch einen Bedarf bis zur Inbetriebnahme geben. Und auch danach wird es irgendwas geben, aber dann muss man sich über Jahreszahlen – – Aber es geht um die Inbetriebnahme, und dann geht ja die große Rechnung mit den Geschäftsplan los: Was sind die Einnahmen, und was brauchen wir für die laufenden Ausgaben?

Vorsitzender Andreas Otto: Alles klar! – Wir danken Ihnen, Herr Mehdorn, für die Auskünfte, die Sie uns gegeben haben. Wir haben alle gehört, dass Sie uns in das Sprint-Team einladen. Wer das wahrnehmen will, müsste sich dann bei Herrn Mehdorn melden.

Wir müssten jetzt weiter über den Tagesordnungspunkt 3 beraten. Ich habe das so verstanden, dass die SPD gern noch über die Vorlagen diskutieren möchte. Dazu steht jetzt allen die Möglichkeit offen. Ich hätte es sonst vertagt, aber ich diskutiere es auch. – [Zuruf von Daniel Buchholz (SPD)] – Jetzt ist es 16.46 Uhr auf der für uns gültigen Uhr, Herr Kollege. – Also gibt es Wortmeldungen zu den Anträgen? Sollen die vertagt werden? Sollen die abgestimmt werden? – Ich kann auch abstimmen lassen. Gibt es den Wunsch nach Vertagung? – [Zuruf: Nein!] – Das ist nicht der Fall, dann stimmen wir einfach ab. – Herr Mehdorn will noch was sagen. – Bitte schön! – [Dr. Hartmut Mehdorn (FBB): Ich möchte mich verabschieden!] – Alles klar! Wir sehen uns bestimmt wieder. – Formal gesprochen: Wir hatten eine Besprechung nach § 21 Abs. 3 – „Fertigstellung BER“. Die haben wir abgeschlossen – wenn nicht den BER fertiggestellt, aber doch zumindest diese Besprechung. Die würden wir für erledigt erklären.

Dann haben wir den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „BER braucht Expertise, Berlin braucht Klarheit“. Ich glaube, in diesem Anliegen könnte man sich bestärkt fühlen. Darüber stimmen wir jetzt einfach ab: Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben will, melde sich bitte jetzt. – Das sind die Piratenfraktion und Bündnis 90/Die Grünen. Gibt es Ge-

genstimmen? – Das sind die Koalition und die Linksfraktion. Damit ist dieser Antrag nicht angenommen.

Dann haben wir unter 3 c den Antrag der Piratenfraktion „Fluglärm am BER begrenzen: Eine dritte Start- und Landebahn muss ausgeschlossen werden“. – [Zuruf] – Dazu hätte es noch eine Frage an den Senat gegeben. Gut, wir haben ja noch nicht abgestimmt, das können wir noch machen. – Herr Gothe! Können Sie?

Staatssekretär Ephraim Gothe (SenStadtUm): Ja! Herr Baum – wurde mir ausgerichtet – hat nach Planungsvorgängen zu einer dritten Startbahn gefragt. Ist das richtig? – Ich bin extra rausgegangen, damit ich mir noch eine Frage einfange, und ich bin auch sprechfähig. – Die Frage nach einer dritten Start- und Landebahn stellt sich nicht. Bei der politischen Entscheidung für den Ausbau Schönefelds zum Singlestandort 1996 ist auf die Option einer dritten Start- und Landebahn verzichtet worden. Es gibt auch aktuell keinerlei ernsthafte Überlegungen, hier Szenarien aufzumachen. Es gibt weder in der brandenburgischen Verwaltung noch in der Berliner Verwaltung noch in der gemeinsamen Landesplanung irgendwelche Vorgänge zu diesem Thema.

Vorsitzender Andreas Otto: Gut! Frage beantwortet? – Wunderbar! Dann könnten wir, wenn es keine weiteren Wortmeldungen gibt, auch über diese Drucksache in eine Abstimmung eintreten. Wer der Drucksache 17/1490 seine Zustimmung geben möchte, melde sich bitte jetzt. – Das sind die Linksfraktion, die Piraten und Bündnis 90/Die Grünen. Gibt es Gegenstimmen? – Das ist die Koalition, wenn ich das richtig sehe. – [Zuruf von Daniel Buchholz (SPD)] – Und jetzt gibt es hier den Hinweis, beide – b und c – dringlich zu machen. Gibt es dazu Widerspruch?

Daniel Buchholz (SPD): Wenn ich darf, Herr Vorsitzender?

Vorsitzender Andreas Otto: Ja, gern, begründen Sie das!

Daniel Buchholz (SPD): Es ergänzt sich, glaube ich, sehr gut mit dem Thema Volksinitiative Nachtflugverbot. Von daher denken wir, dass es dazu dann beim nächsten Plenum eine große Rederunde geben kann. – [Zuruf] – Ich dachte, Sie freuen sich.

Vorsitzender Andreas Otto: Ja, das ist so, das Freudemachen für andere Fraktionen, damit habe ich auch meine Erfahrungen gemacht, das gelingt nicht immer. – Jetzt ist es so, es gibt den Antrag, das dringlich zu machen. Hat dem irgendjemand widersprochen? – Das ist nicht der Fall. Damit machen wir auch diese beiden dringlich für das Plenum. – Damit ist der Punkt 3 abgearbeitet.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.