

## **Wortprotokoll zu TOP 1 bis 3**

## Öffentliche Sitzung

### **Hauptausschuss**

20. Sitzung  
8. November 2017

Beginn: 12.02 Uhr  
Schluss: 17.40 Uhr  
Vorsitz: Frédéric Verrycken (SPD),  
zeitweise Andreas Statzkowski (CDU)

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Ich bin hocherfreut, dass das Thema heute auf der Tagesordnung geblieben und nicht weiter vertagt worden ist und rufe auf

### Punkt 1 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs  
**„Zahlen, Daten, Fakten – Effizientes  
Luftverkehrssystem Metropolenregion  
Berlin/Brandenburg“**  
(auf Antrag der AfD-Fraktion)  
(in der 15. Sitzung am 6.10.2017 zur 2. Lesung des Einzelplans 29 vertagt)

[0714](#)  
Haupt

in Verbindung mit

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Bericht SenFin – I C – vom 12.07.2017 [0459 B](#)  
**Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)**  
**Kosten eines Weiterbetriebes des Flughafens Tegel**  
(Berichtsauftrag aus der 10. Sitzung vom 28.06.2017)  
(mit vertraulichen Anlagen nur für den Datenraum) Haupt  
Vertrauliche Beratung hinsichtlich der Anlage
- b1) Fragen der AfD-Fraktion vom 29.06.2017 zur [0459 A](#)  
**Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs**  
**„Investitionsperspektiven am Standort Flughafen**  
**Tegel und damit zusammenhängende Sachverhalte“** Haupt
- b2) Bericht SenFin – I C 13 – vom 12.09.2017 [0459 D](#)  
**Investitionsperspektiven am Standort Flughafen**  
**Tegel und damit zusammenhängende Sachverhalte**  
**Beantwortung der Fragen der AfD-Fraktion**  
(Berichtsauftrag aus der 10. Sitzung am 28.06.2107) Haupt
- c) Bericht SenStadtWohn – II F – vom 21.08.2017 [0355 B](#)  
**Maßnahmen zur Sicherung und Entwicklung des**  
**Flughafens Tegel**  
**Kosten- und Finanzierungsübersicht**  
**1) Grundlagen der Kalkulation der**  
**Mittelverwendung beim Punkt „UTR“**  
**2) Beantwortung der Fragen**  
(Berichtsauftrag aus der 9. Sitzung vom 14.06.2017) Haupt
- d) Bericht SenStadtWohn – Z FB 12 – vom 26.06.2017 [0304 B](#)  
**Tegel Projekt GmbH – Wirtschaftsplan 2017**  
gemäß Auflage A. 7 – Drucksache 17/2600 zum  
Haushalt 2016/17  
(a) bis d) in der 13. Sitzung vom 20.09.2017 zur 2. Le-  
sung des Einzelplans 29 am 08.11.2017 vertagt) Haupt

in Verbindung mit

Punkt 2 A der Tagesordnung

- Bericht RBm-SKzl – ZS 2/V – vom 02.11.2017 [1023](#)  
**Unterrichtung über die geplante Beauftragung eines**  
**Gutachtens zum Ergebnis des Volksentscheids**  
**„Berlin braucht Tegel“**  
gemäß Nr. 3 Absatz 1 der Verwaltungsvorschrift zur  
Transparenz bei der Vergabe von Aufträgen zu  
Gutachten- und Beratungsdienstleistungen Haupt

in Verbindung mit

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht SenFin – I C 13 – vom 29.08.2017  
**Flughafen Berlin Brandenburg GmbH**  
- **aktueller Sachstand Eröffnungstermin**  
- **bauliche Ausführung Fluggastterminal**  
- **technische Inbetriebnahme Fluggastterminal**  
- **Wirtschaftsplan 2017**  
(Berichtsauftrag aus der 6. Sitzung vom 29.03.2017)  
(mit vertraulichen Anlagen nur für den Datenraum)  
(in der 13. Sitzung vom 20.09.2017 zur 2. Lesung des  
Einzelplans 29 am 08.11.2017 vertagt)

[0324 A](#)  
Haupt  
Vertrauliche Beratung hinsichtlich  
der Anlagen

Ich schlage Ihnen vor, dass wir zunächst die drei Punkte gemeinsam aufrufen. Gibt es dagegen Widerspruch? – Das ist nicht der Fall. Des Weiteren schlage ich Ihnen vor, dass wir wieder das geübte Verfahren praktizieren, die Tagesordnungspunkte 1 bis 3 auch hinsichtlich der vertraulichen Punkte in einem öffentlichen Teil zu diskutieren, sofern es nicht um essenzielle Geschäftszahlen, -daten, -fakten geht, die explizit als vertraulich klassifiziert worden sind. Wenn es dazu noch Anmerkungen geben sollte, würden wir uns diese in einem zweiten, nichtöffentlichen Sitzungsteil vornehmen. Vielleicht schaffen wir es aber auch – wie relativ häufig –, den gesamten Tagesordnungspunkt hier öffentlich zu diskutieren. Das wäre nicht schlecht. Dann können wir in die Debatte einsteigen. Es gibt Wortmeldungen. – Frau Kollegin Dr. Brinker, bitte schön!

**Dr. Kristin Brinker** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich kann mich Ihrer Freude nur anschließen, dass wir den Tagesordnungspunkt heute endlich besprechen – aus unserer Sicht leider viel zu spät. Wir hätten das gern schon vor der Volksabstimmung zu Tegel besprochen gehabt, aber sei's drum. Insofern auch noch mal herzlichen Dank an Herrn Lütke Daldrup und Herrn Kollatz-Ahnen, dass sie immer wieder hier erschienen sind und leider ergebnislos von dannen gehen mussten. Aber heute wird es weitergehen.

Es geht insbesondere um verschiedene Themen, die uns interessieren und wo uns nach wie vor Informationen fehlen. Zum einen sind Ihnen ja unsere 55 Fragen bekannt, die wir gestellt haben. Die Antworten, die wir jetzt vom Senat dazu bekommen haben, haben uns nur bedingt einen Erkenntnisgewinn geliefert, insbesondere deshalb, weil elf Fragen nach wie vor offen sind. Diese elf Fragen sind mit dem Verweis auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse offen gehalten worden. Das betraf Themen wie Overhead- oder Gemeinkosten, den Break-Even-Punkt, wann z. B. ein Bilanzverlustvortrag auf null gestellt werden kann usw. usf. Uns wurde in der Antwort des Senats aber auch mitgeteilt, dass diese Fragen beantwortet werden können und die Antworten im Datenschutzraum hinterlegt werden. Das ist leider bis heute nicht passiert – deswegen die Frage an beide, also an die Flughafengesellschaft und an den Senat, wann wir die Antworten auf diese offenen Fragen und Punkte im Datenschutzraum einsehen können.

Der zweite Punkt, der uns sehr irritiert hat, war, dass bisher keine Investitions- oder Simulationsrechnungen zum Parallelbetrieb von Tegel und BER vorliegen. Das wundert uns doch sehr, denn wenn man sich die Beilage anschaut, die Grundlage für die Berliner Bevölkerung zur Tegel-Abstimmung war, dann steht ja darin klipp und klar, der Flughafen Tegel wäre ein Verlustgeschäft. Das ist aber eine überhaupt nicht belegte Behauptung.

Da schließt sich für uns noch mal folgende Frage an – und da bitte ich auch um ein Wortprotokoll –: Es geht um die Verwirrung hinsichtlich eines vorhandenen oder eben nicht vorhandenen PwC-Gutachtens. Ich bitte insbesondere Herrn Dr. Lütke Daldrup um Antwort, ob es ein PwC-Gutachten oder zwei gibt, die die Flughafengesellschaft in Auftrag gegeben hat. Liegen diese beiden Gutachten vor? Ich beziehe mich dann noch einmal auf den Beitrag in der „B.Z.“ am 7. Juli und hätte auch gern gewusst, ob es richtig ist, dass im Frühsommer drei Mitarbeiter von PricewaterhouseCoopers in Anwesenheit von Ihnen, Herr Lütke Daldrup, und Frau Fölster eine Präsentation zur Rentabilität Tegels vorgestellt haben. Insbesondere interessiert uns: Es gab offensichtlich Rentabilitätsberechnungen mit einer Passagieranzahl von 11 Millionen und von über 20 Millionen. Da hätte ich gern eine detaillierte Auskunft: Liegen diese PwC-Gutachten vor, ja oder nein?

Weiterhin hat auch der Senat vorgelegt, dass Tegel angeblich unwirtschaftlich sei, und bezieht sich dabei auf Wirtschaftlichkeitsgutachten, z. B. von Prof. Beckers. Auch Prof. Beckers hat in seinem Gutachten festgestellt, dass im Falle eines Weiterbetriebs des Flughafens Tegel nicht klar zu prognostizieren sei, ob Verluste anfallen würden oder nicht. Auch das ist für mich keine klare Aussage, dass Tegel ein Verlustgeschäft wäre. Insofern bitte ich den Finanzsenat noch mal um Auskunft, wie er zu dieser Argumentation kommt, Tegel sei ein Verlustgeschäft.

Weiterhin interessiert uns folgende Frage: Hat man sich überlegt, was wäre, wenn Tegel offen bleiben könnte? Wie sieht da die Wirtschaftlichkeitsperspektive aus? Welche Einflüsse hätte ein doppelter Flughafen z. B. auf Berlin als Messestandort? Wäre es nicht ein notwendiger und sinnvoller Erfolg für die Stadt, hier noch mehr Menschen nach Berlin zu holen? Was sind die volkswirtschaftlichen Effekte? Gibt es dazu tatsächlich Grundlagen?

Dann beziehe ich mich noch mal auf eine Aussage des Senates, dass angeblich 1 000 Gebäude abgerissen werden sollen, wenn Tegel offen bleiben sollte. In der Antwort des Senates auf unsere 55 Fragen steht aber klipp und klar, dass da dem Senat nichts bekannt sei. Sie, Herr Dr. Kollatz-Ahnen, hatten mal gesagt, dass bei einer Offenhaltung Tegels 1 000 Gebäude abgerissen werden müssten. Vielleicht könnten Sie noch mal erläutern, was Sie damit meinten und worauf Sie sich da bezogen haben.

Dann habe ich noch eine Frage hinsichtlich der Fluggastzahlen, die ja auch häufig Gegenstand der Debatten hier im Hauptausschuss waren. Man ist ja 1996 ursprünglich von 11 Millionen Fluggästen ausgegangen. Im Masterplan, den Sie, Herr Lütke Daldrup, Anfang September dem VBKI vorgestellt hatten, sind Sie von 55 Millionen bis 2035 ausgegangen. Jetzt liegt uns aber auch eine Anfrage vor, die beantwortet worden ist durch die Senatsfinanzverwaltung, und dort geht man von 55 Millionen bis 2040 aus. Was stimmt denn jetzt, oder was ist jetzt die aktuelle Annahme hinsichtlich der Fluggastzahlen? Ich glaube, im Masterplan steht jetzt sogar schon etwas von 58 Millionen.

Daran schließt sich die Frage an: Wie wollen Sie diese Fluggastzahlen mit dem BER abarbeiten? Wir wissen alle, dass die aktuelle Erweiterung des BER jetzt schon zu großen Problemen hinsichtlich der Baufrage geführt hat. Das heißt, wir haben die Probleme Brandschutz, Sprinkleranlage usw. mit der Erweiterung des bisherigen BER begründet. Sie haben in dem Masterplan auch angekündigt, dass Sie während des laufenden Geschäftsbetriebes den Flughafen entsprechend erweitern wollen, um die Passagierzahlen abzufertigen. Da stellt sich mir die Frage, wie Sie das gewährleisten wollen während des laufenden Geschäftsbetriebes eines Flughafens, der bisher nicht erprobt und funktionabel ist, wie das tatsächlich vonstattengehen soll.

Dann habe ich noch eine Frage, Herr Kollatz-Ahnen, vielleicht können Sie uns darauf antworten. Sie waren ja in Brandenburg und haben in Anlehnung an das Ergebnis des Volksbegehrend sondiert, wie die Lage in Brandenburg ist. Anhand der Pressemeldungen darüber war ich etwas überrascht, dass Sie sozusagen als Diplomat nach Brandenburg gefahren sind und nicht als Unterhändler Berlins, der jetzt tatsächlich mal Fakten auf den Tisch legt und Brandenburg fragt: Wie wollen wir das stemmen? Herr Woidke hat ja, glaube ich, zum Schluss noch argumentiert, dass es in Brandenburg durch eine Offenhaltung Tegels zu einem Haushaltsrisiko käme. Das ist aus unserer Sicht nicht der Fall, weil Tegel profitabel ist, Tegel auch bei Offenhaltung profitabel sein wird und Tegel im Moment der Flughafen ist, der die Verluste oder einen Teil der Verluste und das Elend des BER ausgleicht. Das brauche ich, glaube ich, in der Runde nicht zu sagen, das ist allgemein bekannt. Also da hätte ich gerne gewusst, ob es jetzt nicht eine politische Aufgabe des Senates ist, nach Brandenburg zu gehen und dort klare Daten und Fakten auf den Tisch zu legen und nicht mit den aus unserer Sicht falschen Zahlen, mit denen hier schon die Bürger Berlins konfrontiert worden sind, weiterzuarbeiten und die auch noch nach Brandenburg zu bringen, sodass die Brandenburger jetzt auch auf einer falschen Zahlen-, Daten- und Faktenbasis argumentieren. Ich hätte gerne gewusst, ob sich der Senat nicht überlegen sollte, hier auch mal politisch weiterzudenken. – Das wäre im Moment der erste Aufschlag. Vielen Dank!

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Besten Dank, Frau Kollegin! – Dann machen wir weiter. – Herr Kollege Melzer!

**Heiko Melzer (CDU):** Die Grundlage des Übels in Berlin ist ja nicht der Flughafen Tegel, sondern das Baudesaster am BER, die über viele Jahre verschobene Eröffnung des neuen Flughafens und im Grunde, was die vergangenen Jahre anbetrifft, auch die Perspektivlosigkeit, wie mit diesem Projekt umgegangen wird. Deswegen möchte ich zunächst auf den BER zu sprechen kommen und freue mich, dass wir heute im Hauptausschuss darüber diskutieren können und dass neben dem Senat auch die Flughafengesellschaft präsent ist, um Rede und Antwort zu stehen.

Zum einen – und das ist ja der Dauerbrenner in jeder dieser Anhörungen und die Frage, die die meisten Berliner interessieren wird, wenn es um den BER geht –: Wann ist es denn soweit? Oder anders gefragt: Was hat sich über den Sommer verändert? Wo ist man vorangekommen an der Baustelle? Wo hat man Probleme lösen können? Gibt es neue? Was resultiert daraus?

Mich würde deswegen interessieren, Herr Lütke Daldrup, wie die Gespräche mit den bauausführenden Unternehmen final gelaufen sind, ob man sich seitens der Flughafengesellschaft nun auf einen Zeitplan einigen konnte mit den Bauunternehmen und den anderen vor Ort agierenden Unternehmen, um in einem gemeinsamen und abgestimmten Verfahren die Probleme und das Unfertige zu beheben, damit alle Beteiligten am Ende auch wissen: Wenn jetzt alles geradeaus läuft, an welchem Tag kommen wir dann mit der Baufertigstellung an? Gibt es diese Vereinbarung zwischen der Flughafengesellschaft und den bauausführenden Unternehmen?

In den letzten Sitzungen haben Sie immer wieder gesagt, es gibt zwei kritische Pfade, es gibt zwei Kernprobleme am Flughafen, an der Baustelle. Das eine sind die Türen und die Brandschutzfragen, und das andere ist die Sprinkleranlage. Deswegen würde ich gerne wissen, ob Informationen zutreffen, die ja immer wieder auch durch die Öffentlichkeit geistern, wonach es nach wie vor so ist, dass ungefähr die Hälfte der Türen jetzt geprüft ist und funktioniert, ob es nach wie vor so ist, dass bei ca. zwei Dritteln der Sprinkleranlage noch Tests vollzogen werden müssen und insofern nur ein Drittel fertig ist, oder ob es vielleicht – das würde mich sehr freuen – so ist, dass diese Informationen entweder nicht zutreffend oder veraltet sind und Sie uns heute ganz andere, neue, positivere Zahlen geben können. Warum ist das so wichtig? – Es ist deswegen wichtig, weil es eine Näherung an die Antwort erlauben würde, wann mit der Baufertigstellung am BER zu rechnen ist, wie lange es tatsächlich noch dauert.

Wenn der Bau fertig ist, ist es ja leider nicht so, dass dann geflogen werden kann, sondern dass sich an eine solche Phase eine Wirkprüfung der einzelnen Anlagen und die Abnahme anschließt. Auch da gibt es sehr unterschiedliche Aussagen von ganz unterschiedlichen Vertretern. Ich habe in den letzten Monaten gehört, dass so eine Prüfung acht Tage dauern kann, ich habe aber auch gehört, dass sie acht Monate dauern kann. Was mich interessiert, ist: Mal unterstellt, davor ist alles ordnungsgemäß gelaufen und es gibt tatsächlich kein Problem mehr, weil man ordentlich gearbeitet hat, wie ist der Idealfall? Wie lange würde eine solche Prüfung dauern, wenn alles geradeaus läuft, und was bedeutet das dann für einen Flugplan 2018 oder 2019, und was bedeutet das für die Flughafenpolitik – und da komme ich zu Herrn Kollatz-Ahnen – des Senats?

Wir müssen uns nach dem Volksentscheid zu Tegel und den Fragen, die hier schon formuliert worden sind, auch die Frage stellen: Über welches Tegel reden wir dann? Reden wir über einen Flughafen Tegel nach jetziger Auslastungsart? Reden wir über einen Flughafen Tegel mit zwei Flughäfen in Berlin mit einer anderen Auslastung, mit einer anderen Ausrichtung? Gibt es dazu Planungen seitens des Senates? Gibt es dazu Planungen seitens der Flughafengesellschaft? Gibt es Kalkulationen zur Wirtschaftlichkeit, entweder von Ihnen oder von beauftragten Wirtschaftsprüfungsunternehmen oder Unternehmensberatungen? Dies hielte ich für wichtig, um tatsächlich kalkulieren zu können, was am Ende des Tages über BER und über Tegel los ist, wie viele Flugbewegungen es gibt, ob es eine Rentabilität gibt, ob es Quersubventionierungen gibt und ob die Finanzierung auch von Ausbaustufen dann überhaupt gewährleistet ist.

Wir haben als CDU-Fraktion schon vor vielen Jahren, als die ersten großen Verschiebungen noch vom Regierenden Bürgermeister Wowereit öffentlich gemacht wurden, gesagt, wir sollten die Phase nutzen, um bei steigenden Kapazitätsbedarfen jetzt schon an den Ausbau des Flughafens zu denken. Das wurde damals zurückgewiesen, es wurde vom jetzigen Senat

ebenfalls zu lange zurückgewiesen. Es wäre richtig gewesen, diese Zeit zu nutzen, um bereits Ausbaustufen am BER zu realisieren. Jetzt liegt bei der Flughafengesellschaft – und man hat den Eindruck, Herr Lütke Daldrup, so ein bisschen aus Angst vor dem Volksentscheid – ein Masterplan vor, der mit ganz unterschiedlichen Zahlen operiert. Eine Zahl fehlt aber regelmäßig in der ganzheitlichen Betrachtung, und das ist die schlüssige Aussage zur Finanzierung. Deswegen – wir sind hier im Hauptausschuss – würde ich diese Frage ganz gerne mal von Ihnen, aber auch von Ihnen als Senatsvertreter, Herr Kollatz-Ahnen, beantwortet bekommen. Unterstellt, dieser Masterplan, so wie er jetzt vorliegt, würde realisiert werden: Kann diese Finanzierung aus dem Unternehmen heraus gestemmt werden? Gilt die Aussage, die man aus Koalitionskreisen ja immer wieder hört – möglicherweise steht sie auch in Ihrem großen Pro-sawerk, genannt Koalitionsvertrag –, dass es kein weiteres Geld mehr für den Flughafen gibt? Dann würde mich interessieren, wie diese Ausbauplanung des Masterplans tatsächlich umgesetzt werden kann.

Ein allerletzter Punkt, der die Senatspolitik der vergangenen fünf, sechs Wochen in der Frage Flughafen beleuchten soll: Nach dem Volksentscheid zum Flughafen Tegel und dem dementsprechenden Ergebnis wurde zunächst gesagt: Jetzt haben wir Briefe geschrieben und warten mal ab, was passiert. – Dann hat man das eine oder andere Gespräch versucht zu terminieren, und man hat dann das eine oder andere Gespräch auch geführt. Mir ist wichtig, Herr Kollatz-Ahnen, von Ihnen heute für den Senat ein Signal zu bekommen, wie Sie die Lage beim Bund als Gesellschafter einschätzen, aber auch und insbesondere nach dieser Woche, wie Sie die Positionierung des Gesellschafters Land Brandenburg einschätzen, und wie Sie mögliche inoffiziell ins Spiel gebrachte Kopplungsversuche zwischen dem Flughafen Tegel auf der einen Seite und einer reduzierten Flugzeit am neuen Flughafen BER auf der anderen Seite bewerten. Wir sagen ganz klar, und das auch seit vielen Jahren: Ein nochmaliges Einschränken der Flugzeiten zu Tagesrandzeiten am BER würde die Attraktivität und die Wirtschaftlichkeit dieses Standortes erneut in große Turbulenzen bringen, und die Zeiten, in denen die Politik die Flughäfen in Berlin in eine wirtschaftliche oder existenzielle Schiefelage gebracht hat, sollten nach den Erfahrungen der letzten Jahre vorbei sein. Deswegen erwarte ich mir von diesem Senat auch eine klare Aussage dazu, wie man mit dem Thema Nachtflug am BER umgehen möchte und sich nicht vom Land Brandenburg erpressbar machen lässt.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Besten Dank, Kollege Melzer! – Als Nächster Herr Swyter!

**Florian Swyter (FDP):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Damen und Herren! Eine grundsätzliche Bemerkung will ich am Anfang machen: Wenn man Volksbegehren und Volksentscheide in der Verfassung hat und von diesen Gebrauch macht, und diese wie bei Tegel auch von der Bevölkerung wahrgenommen werden, dann ist es das Mindeste, dass man diesen Volksentscheid nicht nur ernst nimmt, sondern, wenn er so eindeutig ist wie in Sachen Tegel, auch umsetzt. Das ist der Auftrag, den die Berliner Bevölkerung diesem Senat und auch uns, dem Abgeordnetenhaus, erteilt hat. Es geht nicht darum, dass man einen Volksentscheid jetzt noch mal infrage stellt oder noch mal hinterfragt, sondern es geht darum: Wie kann dieser Volksentscheid umgesetzt werden unter allen Erwägungen, die wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Art sind? Das ist die Richtschnur des Handelns, an die sich der Senat zu halten hat.

Dann ist es hochgradig irritierend, wenn zunächst ein Brief geschrieben wird: Wie seht ihr das denn mit Tegel? Wir finden es nicht so gut. Ach, ihr auch nicht! Ist ja schön, dann sind wir uns ja einig. – Das ist nicht der Auftrag, den dieser Senat bekommen hat, sondern dieser Senat hat den Auftrag bekommen, Tegel offen zu halten und der Brief muss lauten: Sehr geehrter Ministerpräsident von Brandenburg, wir müssen Tegel offen halten. Wir reden nun darüber, wie wir Tegel offen halten. – Insofern ist mir auch bei der Einsetzung des Gutachters – das ist auch meine erste Frage an Sie, Herr Senator – nicht ganz klar, mit welchem Handlungsauftrag Herr Paetow beauftragt wird. Er dürfte eigentlich nur einen Auftrag zu erfüllen haben, wenn man meint, man bräuchte noch einen Gutachter, nämlich zu klären, in welcher Weise Tegel offen gehalten werden kann, aber nicht, ob Tegel offen gehalten werden kann. Darüber dann das Abgeordnetenhaus abstimmen zu lassen und sich über den geäußerten Willen im Volksentscheid hinwegzusetzen, ist eine Missachtung des Instruments des Volksentscheids. So darf man damit, finde ich, auch unter Demokratiegesichtspunkten nicht umgehen.



Insofern schließen sich da auch die weiteren Fragen an, auch was beispielsweise die Fortschreibung des Geschäftsplans der FBB anbetrifft. Hier geht es nicht mehr um die Frage, mit welcher Begründung Sie versucht haben, den Volksentscheid zu beeinflussen, sondern nun muss der Geschäftsplan der FBB so geschrieben werden, dass zwei Flughäfen wirtschaftlich betrieben werden können. Wir sind der festen Auffassung, dass sie wirtschaftlich betrieben werden können, und das muss jetzt der Ansatz sein. Da ist die Frage, und das schließt auch an meine Vorredner an: Welche konkreten Maßnahmen wurden da ergriffen?

Eine Frage auch an den Finanzsenator: Schließt daran auch in der mittelfristigen Finanzplanung 2017 bis 2021 an? Dass Tegel aus rechtlichen Gründen schließen muss und dort die Tech Republic und die Beuth-Hochschule etabliert werden, muss doch zumindest infrage gestellt werden. Das darf eigentlich gar nicht mehr dort etabliert werden. Auch da müssen Alternativszenarien aufgezeigt werden. An der Stelle ist die mittelfristige Finanzplanung nach dem Volksentscheid obsolet geworden. Da muss nachgearbeitet werden. In welcher Weise, und wann dürfen wir da mit einer Nachbearbeitung rechnen?

Besonders interessant ist in der Tat dieses jetzt vereinbarte Pingpongspiel zwischen Brandenburg und Berlin. Das halte ich für unredlich. Ich glaube, das hat der Parteifreund der SPD, Herr Nußbaum, sehr richtig auf den Punkt gebracht. Das ist nun wirklich die Unredlichkeit hochgetrieben, wenn man sagt: Wir fühlen uns eigentlich an den Volksentscheid Tegel nicht wirklich gebunden, aber der Volksentscheid in Brandenburg zum Thema Nachtflugverbot, der ist uns wichtig, der gilt, den wollen wir möglichst umsetzen. – Was wäre denn dann das Ergebnis? – Tegel wollen Sie zulassen, den BER mit all seinen Fehlern und all seinen Verzögerungen weiter unterstützen, und wenn er dann ans Netz geht, wird er auch noch beschränkt. Und dann sagen Sie, Tegel ist unwirtschaftlich, Tegel kann nicht wirtschaftlich betrieben werden. Die spannendere Frage ist: Bleibt der BER dauerhaft unwirtschaftlich, wenn noch solche Maßnahmen ergriffen werden? Das ist die entscheidende Frage, die zu beantworten ist.

Dann komme ich auch wieder zu dem Thema, warum wir auch für Tegel sind und dieser offen gehalten werden muss: Weil man schlichtweg an der Stelle sieht, wie Belastungen durch Fluglärm verlagert oder verteilt werden können. Diese Diskussion mit dem Nachtflugverbot am BER hat auch dann besondere Brisanz, wenn es nur noch den BER gibt. Wenn es Tegel gibt, hat man die Lasten und auch die Flugbelastung auf Berlin und Brandenburg verteilt. Insofern werden wir auch als FDP da nicht locker lassen. Wir werden Initiativen einbringen, auch hier bereits in den Haushaltsberatungen, was die Schallschutzmaßnahmen anbetrifft, die hier eingestellt werden müssen. Wir werden selbstverständlich auch darauf drängen, dass der Landesentwicklungsplan mit Brandenburg an der Stelle angepasst wird, dass Tegel betrieben werden kann.

Eine Frage, die, glaube ich, auch schon gestellt wurde, und die mich in der Tat ganz konkret interessiert: Wo sollen diese 1 000 Gebäude stehen, die dann für Tegel abgerissen werden müssen? Herr Lütke-Daldrup wird mir da vielleicht antworten können. – Das erst mal zu unseren Ausführungen. Herzlichen Dank!

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Besten Dank, Kollege Swyter! – Jetzt hat sich der Kollege Schneider gemeldet.

**Torsten Schneider** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Zu den Einlassungen, die erwartbar kamen, stoßen Sie bei mir auf einiges Unverständnis. Die Berlinerinnen und Berliner haben eine klare Entscheidung getroffen, die den Senat auffordert, zu handeln und den Flughafen Tegel offen zu lassen und von mir aus auch alles Notwendige zu veranlassen. Dann können wir über die Notwendigkeit gerne miteinander diskutieren. – Jetzt kritisieren Sie genau diesen Prozess, und das erschließt sich mir nicht. Der Senat hat im Abgeordnetenhaus mit Unterstützung der Koalitionsparteien erklärt, diesen Volksentscheid ernst zu nehmen und sich auf den Weg zu machen. Dann haben Sie noch ein bisschen rumgewitzelt, dass der Regierende Bürgermeister irgendwelche Briefe schreiben würde usw., aber hoffentlich nicht ernsthaft geglaubt, dass Sie mit diesem Argument abschließend durchdringen. Aber selbstverständlich hat er mit einem solchen Schriftverkehr den erforderlichen Prozess eingeleitet.

Jeder weiß, auch jede Bürgerin und jeder Bürger, dass wir uns hier in einer sehr komplexen Rechtslage befinden und dass wir einer von drei Partnern sind. Wie sollen denn die ernsthaften Bemühungen dieses Senats aussehen, als nicht mit diesen Partnern zu reden? Das ist doch absurd, und deshalb ist es hier nicht mit irgendwelchen Briefen getan worden, sondern der Senat unterrichtet uns heute mit der roten Nummer 1023 darüber, dass er sich bei einem wohl hinsichtlich seiner fachlichen Kompetenz unstreitigen Experten, einem ehemaligen Vorsitzenden Richter des Bundesverwaltungsgerichtes, in einem Gutachten Rechtsrat – alle Stellungnahmen des Senats rechtlicher Art betreffend – einholt, wie dieser Prozess abläuft. Selbstverständlich ist das erforderlich, gerade in so einer komplexen Situation. Wie soll es denn anders gehen, als dass man die rechtlichen Positionen mit dem Auftrag der Bevölkerung, also mit dieser Tendenz, was ist erforderlich, was muss man machen usw., überprüfen lässt? Geht das überhaupt? Man kann ja keine substanziellen Gespräche mit der Bundesregierung und einer anderen Landesregierung führen, ohne das mit höchster Glaubwürdigkeit und Glaubhaftigkeit verifiziert zu haben.

Dann gab es – das haben Sie hier als Pingpongspiel abgetan, was ich ein bisschen despektierlich finde, aber sei es drum – eine gemeinsame Kabinettsitzung mit dem Land Brandenburg, auf die Sie jetzt hier abheben, also ein stundenlanges, ernsthaftes, politisches und juristisches Auseinandersetzen und Ringen, wie man diesem Auftrag der Bevölkerung gerecht wird. Und nun sind Sie mit dem Zwischenergebnis nicht zufrieden und versuchen das zu kritisieren, aber Sie können doch aus diesen erforderlichen Schritten heraus jetzt nicht sagen, das darf der Senat nicht tun. Das ist doch absurd, denn genau dazu ist doch der Senat beauftragt, alles Erforderliche einzuleiten, um zu diesem Ergebnis vorzudringen. Insoweit ist das natürlich eine reine Showveranstaltung und Showargumentation, die Sie hier abliefern. Zu diesen ganzen Detailfragen werden jetzt gleich der Senat und auch die Flughafengesellschaft zu Wort kommen. Insoweit behalten wir uns vor, dann da noch mal zu reflektieren, aber in der politischen Einordnung hier im Prozess, diese Schritte zu kritisieren, da verhalten Sie sich widersprüchlich. Das ist für mich nicht nachvollziehbar.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Besten Dank, Kollege Schneider! – Jetzt hat sich Herr Wolf gemeldet.

**Harald Wolf** (LINKE): Ergänzend zu den Ausführungen des Kollegen Schneider: Ich teile das Unverständnis gegenüber den Ausführungen der FDP. Ihnen war und ist bekannt, dass sagen Ihre eigenen Gutachter, dass eine Offenhaltung von Tegel die Zustimmung von Brandenburg erfordert, und deshalb ist das doch der logische Schritt, nach dem erfolgreichen Volks-

entscheid als erstes an die Landesregierung von Brandenburg heranzutreten. Genau das hat der Senat getan, und das finde ich überhaupt nicht kritisierenswert, sondern es ist die logische Konsequenz aus dem Volksentscheid und auch aus der selbst von Ihren Gutachtern bestätigten Notwendigkeit, sich mit Brandenburg zu verständigen. Das Problem besteht natürlich darin, dass ein Volksentscheid mit einem Begehren an den Senat von Berlin eingeleitet wurde, dass er gar nicht kraft eigener Wassersuppe alleine erfüllen kann. Deshalb ist es notwendig, sich mit anderen auseinanderzusetzen und ins Benehmen zu setzen, ob diese Möglichkeit gesehen wird und ob das Einverständnis besteht.

Was mich dann besonders an den Ausführungen der FDP verwundert, ist: Sie verweisen auf den Volksentscheid in Brandenburg zum Thema Nachtflugverbot und sagen, dass man den auf keinen Fall umsetzen kann – im Gegensatz zum Berliner Volksentscheid. Dieser Volksentscheid zum Nachtflugverbot in Brandenburg, der übrigens vom Parlament in Brandenburg übernommen worden ist, krankt aber an dem gleichen Problem wie der Volksentscheid in Berlin, dass nämlich das Thema Nachtflugverbot nicht von Brandenburg alleine entschieden werden kann, sondern auch hier die Zustimmung der drei Gesellschafter erforderlich wäre und wahrscheinlich auch eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses. Das ist das Problem. Deshalb können Sie sich nicht hier hinstellen und sagen: Lieber Senat, ignoriert das mal in Brandenburg und legt da ein Veto gegen das Begehren von Brandenburg ein! – Und gleichzeitig empören Sie sich darüber, dass der Senat von Berlin aufgrund der rechtlichen Gegebenheiten mit Brandenburg über die Frage der Umsetzungsmöglichkeiten für den Volksentscheid zur Offenhaltung von Tegel spricht. Das ist eine völlig widersprüchliche Haltung und Position, die Sie hier einnehmen. Das ist nicht nachvollziehbar, das ist nicht ernst zu nehmen. Das, was der Senat getan hat und weiter tun wird, ist richtig.

Ich begrüße es auch, dass sich da jetzt ein wirklich unabhängiger Sachverständiger die einzelnen Argumente auch noch mal ansieht. Ich glaube, daran ist nichts zu kritisieren, sondern das ist ein wirkliches Ernstnehmen dieses Volksentscheids.

Auf die Probleme, die damit existieren, haben wir im Vorfeld hingewiesen. Die Probleme sind nach dem Volksentscheid nicht weg, aber diese und die Einwände werden jetzt noch immer überprüft, und dann werden wir am Ende darüber hier im Parlament diskutieren und entscheiden, aber wir kommen auch nicht umhin, dass Berlin das nicht kraft eigener Wassersuppe entscheiden kann, sondern dass Brandenburg und mit im Boot sein muss. Wenn Ihr Vorschlag jetzt kommt: Dann kündigt doch den Landesplanungsvertrag mit Brandenburg! –, dann löst das noch nicht das Problem mit dem Bund und im Übrigen auch nicht das Problem mit Brandenburg, die immer noch in ihrer Gesellschafterfunktion sind, aber dann hätten Sie auch einen Volksentscheid machen müssen zur Kündigung des Landesplanungsvertrags, und das haben Sie nicht getan.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Herr Swyter, ich gehe mal davon aus, dass es eine Replik ist, dann würde ich die gerne zulassen. – Bitte!

**Florian Swyter (FDP):** Es ist nur eine kurze Replik. – Ich habe kritisiert, dass ich – jedenfalls bei dieser fraglichen Sitzung – den Eindruck gewonnen hatte, dass der Volksentscheid von Brandenburg ernster genommen wird als das, was in Berlin vor Kurzem geschehen ist, vor sechs Wochen. Beides muss berücksichtigt werden, und wir sind der festen Auffassung, dass auch die Belange der Brandenburger Bevölkerung in Sachen BER besser berücksichtigt wer-

den können, wenn zwei Flughäfen da sind. Das habe ich gesagt. Ich habe nicht gesagt, dass man den einen Volksentscheid ignorieren und den anderen befolgen soll. Es sind beides in der Tat Volksentscheide, wobei Tegel natürlich aus unserer Sicht derjenige ist, der zur Zukunft Berlins erheblich mehr beitragen wird.

Eine Frage habe ich dann aber an Sie, Herr Schneider: Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie gesagt, wir tun jetzt alles dafür, um diesen Volksentscheid umzusetzen. Dann verstehe ich Sie auch richtig: Sie tun wirklich alles Erforderliche dafür, dass Tegel offen bleiben kann? Habe ich Sie da richtig verstanden?

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Gibt es noch weitere Wortmeldungen oder Repliken in der ersten Runde? – Das ist jetzt erst mal nicht der Fall. Wir halten fest, dass von der AfD-Fraktion beantragt worden ist, dass wir ein Wortprotokoll anfertigen. Mein Vorschlag wäre, dass wir mit dem Finanzsenator beginnen, was die Beantwortung der Fragen betrifft, und dann Herr Lütke-Daldrup ergänzt, wenn das für Sie in Ordnung ist. – Herr Finanzsenator!

**Senator Dr. Matthias Kollatz-Ahnen (SenFin):** Danke! – Ich mache jetzt erst einmal eine generelle Vorbemerkung, weil natürlich aus den Wortbeiträgen der AfD, aber auch der anderen Oppositionsparteien erkennbar ist, dass es einen gewissen Bedarf gibt, über aktuelle Entwicklungen zu diskutieren, und auch teilweise nach Informationen und Einschätzungen gefragt wird. Das heißt also, ich mache jetzt erst einmal eine Vorbemerkung, bevor ich dann auf das Thema, was die formale Abhandlung der Unterlagen und Berichte anbetrifft, eingehe.

Ich glaube, dass es richtig ist, dass man drei Ebenen auseinanderhält und nicht versucht, diese miteinander zu verknüpfen. Die hängen miteinander zusammen, aber wir sollten das nicht immer in dieselbe Wassersuppe reinrühren. Die erste Ebene ist die, was rechtlich passiert, wenn man den Flughafen Tegel, wie es das Volksbegehren will, offen hält, oder wie es eben die Findungen der Gutachter des Senats sagen, dass das faktisch eher ein Prozess ist, der auf eine Wiedereröffnung hinausläuft. Diese rechtlichen Fragen, die damit zusammenhängen, sind sehr umfangreich und komplex.

Die zweite Ebene, die ich vorschlage, auch getrennt zu diskutieren, ist die der Landesplanung. Da haben wir ein gemeinsames System mit Brandenburg. Dort hat kürzlich die sogenannte PLAKO getagt, wo es um das weitere Vorantreiben eines Landesentwicklungsplanes geht. Das ist der Schwerpunkt dessen, was zwischen Berlin und Brandenburg auf der Ebene der Landesregierung erörtert werden kann und muss.

Die dritte Ebene ist die des Unternehmens des Flughafens. Bei der Ebene des Flughafens FBB gibt es Instrumente wie die Gesellschafterversammlung, der Masterplan oder auch der Wirtschaftsplan.

Dadurch, dass wir auf diesen drei Ebenen jeweils auch teilweise unterschiedliche Partner haben – einmal sind es drei, ein anderes Mal sind es zwei –, aber auch dass wir unterschiedliche Systeme beachten müssen, ist es wichtig, diese Themen zu trennen.

Um jetzt erst mal zu einem aktuellen Punkt etwas zu sagen, der schwerpunktmäßig auf diese rechtlichen Fragestellungen zielt: Es ist so, dass der Senat auf Vorschlag des Regierenden Bürgermeisters einen ehemaligen Bundesverwaltungsrichter, Herrn Dr. Stefan Paetow, beauf-

trägt und gebeten hat, eine Sichtung – dazu sage ich noch etwas – und eine juristische Bewertung durchzuführen. Das ist bewusst eine sehr allgemeine Bitte. Die Sichtung umfasst – sonst würde es danach nicht heißen „und eine juristische Bewertung“ – auch nichtrechtliche Fragen, weil dabei eben auch Themen, die heute hier angesprochen worden sind, damit ausdrücklich von dem Gutachter einbezogen werden können. Das Gutachten soll auch so sein, dass der Gutachter ermutigt ist vom Senat, mit allen Interessierten zu reden und von diesen dann auch Informationen und Anregungen zu bekommen. Das wird kein vom Senat gesteuerter Prozess sein – nach dem Motto: Du sprichst mit dem und dem, und dann schreibst du ein Gutachten –, sondern es soll die Möglichkeit geben, dass, wenn der Gutachter sagt, er will mit den Fraktionen des Abgeordnetenhauses z. B. über einen speziellen Antrag reden, der hier gestellt wird, oder sich genauer über Hintergrundinformationen informieren lassen, das möglich ist. Es ist natürlich auch umgekehrt möglich, dass man Fragen an den Gutachter herantragen kann. Deswegen ist dieses auch bewusst öffentlich bekannt gegeben worden.

Dann komme ich jetzt zu einem weiteren Thema, und das will ich auch in aller Klarheit sagen: Herr Swyter, der Volksentscheid war bewusst von den Initiatoren, die Ihnen nicht völlig fern stehen, sehr vage gehalten. Was man nicht machen kann, ist, die Frage wegzudefinieren, ob es überhaupt ein rechtlich möglicher Prozess ist. Das haben Sie aber jetzt hier versucht. Das geht nicht. Ich habe das in vielen Veranstaltungen auch vor dem Volksentscheid gesagt: Das Gesetz stellt immer auch einen Abwägungsprozess dar. Man hat sich aber aus vielen Gründen – sicherlich auch nachvollziehbaren – vonseiten der Betreiber des Volksbegehrens entschlossen, kein Gesetz vorzulegen. Die meisten Volksbegehren in Berlin werden über ein Gesetz betrieben. Dort wird ein Gesetzesvorschlag zur Abstimmung gestellt, weil ein Gesetz eben auch immer eine Abwägung darstellt. Wenn aber kein Gesetz beschlossen wird, dann weiß man, dass man in allen Verwaltungsprozeduren, die darauf folgen, Abwägungsprozesse nicht abschneiden kann, sondern sie zwingend vorgegeben sind. Es kann durchaus sein, dass bestimmte Abwägungen unmöglich sind. Das können weder Sie hier im Hauptausschuss noch anderswo im parlamentarischen Raum abgeschnitten werden, sondern diese Abwägungen sind erforderlich, notwendig und gesetzlich vorgeschrieben. Das spielt im Rahmen dieses Begutachtungsprozesses durchaus eine Rolle. Wenn das Gutachten zu dem Ergebnis käme, es sei alles möglich, wäre das ein wichtiges Ergebnis – vielleicht in die Richtung, die Sie vertreten –, aber dies ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht da. Ich habe auch mit einem gewissen Interesse verfolgt, dass auf Veranstaltungen, an denen ich selber nicht teilgenommen habe, nun diejenigen, die das Gutachten – dieses, wo ich dann gesagt habe, das hat schon so ein bisschen den Charakter eines Gefälligkeitsgutachtens – geschrieben haben, sich öffentlich so äußern: Liebe Leute, das stellt ein gewisses Problem dar. – In dem Ryanair-Gutachten war das auch schon erwähnt. Man wird um einen Abwägungsprozess nicht darum herumkommen. Der ist schwierig. Und – Oh Wunder! – der Autor dessen hat dann vorgeschlagen, doch mal auf das Thema einer befristeten Offenhaltung zu gehen, denn man wird das auf Dauer gar nicht abwägen können, also nicht einfach sagen können: Liebe Bevölkerung eines Teils von Berlin, ihr werdet massiv mit Lärm beaufschlagt, was im Übrigen auch dann zu Eingriffen in die Gesundheit führt, und dann führt es auch zu Eingriffen in das Eigentum, weil der Wert von Grundbesitz und von Wohneigentum beschränkt wird. – Das heißt also, dass man das auf Dauer nicht machen kann, aber man könnte es vielleicht befristet machen. Nun muss man aber zur Kenntnis nehmen, dass genau das das Volksbegehren nicht wollte. Das Volksbegehren hat nicht gesagt, Offenhaltung für einige Jahre, sondern das Volksbegehren schließt das aus. Ich kann es zumindest nicht anders verstehen, aber vielleicht können Sie mir da helfen, denn die Initiatoren des Volksbegehrens stehen Ihnen näher als mir. Vielleicht habe ich da

etwas missverstanden. Offenkundig scheint es aber so zu sein, dass die Gutachter, die eigentlich Gutachten für das Volksbegehren machen wollten, sagen: Leute, das wird gar nicht gehen. – Wenn das so ist, ist es sinnvoll, dass ein ehemaliger Bundesverwaltungsrichter, ohne dass ihm dabei irgendetwas vorgegeben wird, gebeten wird, zu diesen Fragen eine juristische Bewertung abzugeben.

Ein wichtiges Dokument für die Sichtung hat der Senat auch vereinbart, und das wird auch publiziert. Ich weiß nicht, ob es schon auf den Internetseiten veröffentlicht ist oder nicht. Das ist diese sogenannte Folgenabschätzung, und auch da wird eben das zusammengetragen, was die Fachverwaltungen entweder durch eigene Erkenntnisse oder Gutachten haben, und auch dieses Material soll Herrn Paetow zur Verfügung stehen.

Zum Zeitrahmen, weil danach auch gefragt worden ist: Es ist nun untunlich, einem solchen Gutachter zu sagen, du musst dann und dann zwingend fertig sein, aber es geht um einen zügigen Prozess, der eher schnell angelegt ist. Insofern hat der Regierende Bürgermeister gesagt, dass er davon ausgeht, dass ein Bericht in zwei bis drei Monaten vorliegen kann. Ich glaube, das ist angesichts der Aufgabe auch das Minimum. Wenn jetzt der Gutachter sagt, ich brauche drei Monate und drei Tage, wird der Senat mit Sicherheit nicht sagen, du darfst dann diese drei Tage nicht noch zusätzlich nutzen. Aber Sie erkennen aus dem Zeitrahmen, dass es um eine komplexe Frage geht. Die Frage danach, ob es überhaupt geht, kann nicht ausgeblendet werden. Der Senat wird dann, das ist auf jeden Fall der Vorschlag, auf Basis dieser Gutachterempfehlung ein Votum beschließen und dieses dem Abgeordnetenhaus zur Beschlussfassung vorlegen. Es ist wichtig für Sie zu wissen, dass der Senat nicht denkt, dass er abschließend über dieses Thema alleine entscheidet, sondern es soll eine Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses herbeigeführt werden, und das hat auch viel damit zu tun, dass man eben das, was auf Basis des Volksbegehrens möglich ist, macht.

Dann hatte, glaube ich, Frau Brinker eine Frage, die so ein bisschen in die Richtung ging: Betätige ich mich da eher als Diplomat oder als Sachverwalter des Volksbegehrens? Der Teil der Vorbemerkungen, den ich bisher gemacht habe, bezog sich auf diese rechtlichen Ebenen. Ich habe jetzt Aktionen auf den anderen beiden Ebenen ergriffen und kann auch darüber ein bisschen berichten. Auf Antrag Berlins hat eine Gesellschafterversammlung stattgefunden. Die hätte sonst nicht stattgefunden, insofern ist es eine außerordentliche Gesellschafterversammlung, soviel auch zu dem Thema „unverzüglich“. Das konnte man nicht sehr viel schneller machen. Es war das Ziel dieser Gesellschafterversammlung, mit dreien etwas zu klären, und zwar nicht im Sinne von „im diplomatischen Dienst zu klären“. Ich habe das, was ich dort gesagt habe, danach auch öffentlich gesagt und es auch noch einmal gepostet. Ich habe bei den anderen Gesellschaftern dafür geworben, entweder noch mal zu prüfen oder eine neue Position zu dem Thema zu fassen, die sich in Berlin durch den Volksentscheid ergibt, weil – und da ist es wichtig, die Sachgrundlage zu verstehen – die Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg seinerzeit mit dem Auftrag gegründet worden ist, das Singleairportkonzept zu betreiben. Das ist eine Gesellschaftsgrundlage.

Es herrscht Einvernehmen zwischen den drei Gesellschaftern – das sind der Bund, das Land Brandenburg und das Land Berlin –, dass diese nur einvernehmlich geändert werden kann. Das drückt sich formal instrumentell darin aus: Wir haben einen Anteil, der 25 Prozent übersteigt, aber solche grundsätzlichen Festlegungen bedürfen einer Mehrheit von mindestens 75 Prozent der Gesellschafter, und das bedeutet bei der gegenwärtigen Gesellschafterstruktur, dass alle Gesellschafter zustimmen müssen. Ich kann keine Details der Gesellschafterversammlung im öffentlichen Teil mitteilen, aber das Ergebnis: Das Land Brandenburg hat es dezidiert ausgeschlossen; der Bund nicht ganz so dezidiert, hat aber gesagt, dass er dafür zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Möglichkeit sehe. Ich habe gesagt, dass wir es noch mal in Berlin diskutieren würden und habe auch auf diesen Prozess mit dem Gutachter hingewiesen und dass wir, wenn der Gutachter verschiedene Fragen durchgegangen ist, dann noch mal in die Gesellschafterversammlung kommen. Das heißt, es wird dort eine weitere Runde geben. Vielleicht können die Argumente, die im weiteren Prozess auftauchen, dort ein Umdenken auslösen. Das ist ein Wert des Prozesses, den wir durchführen. Aber klar ist, dass wir uns die Mehrheit in der Flughafengesellschaft nicht backen können. Wir können sie durch stramme Haltung nicht ersetzen. Wenn wir das gleichwohl wollten, wäre das etwas, was an den Zielen des Volksbegehrens vorbeiging. Dann würde es bedeuten – nur mal ganz theoretisch –, dass wir dann praktisch eine neue Flughafengesellschaft gründen müssten, die nur Tegel betreiben soll. Ich glaube, die Weiterungen, die damit zusammenhängen, sind Ihnen alle halbwegs präsent. Insofern ist das zumindest bisher weder durch einen Senatsbeschluss gedeckt, noch durch das Volksbegehren intendiert, aber die weitere Diskussion wird es zeigen. Dazu können sicherlich die, die dem Volksbegehren näherstehen als ich, etwas sagen. Wenn das intendiert sein sollte, dann kann man das sicherlich in den weiteren Diskussionsprozess einbeziehen. Aber wenn es um die FBB geht, ist das Ergebnis der Gesellschafterversammlung klar. Es gibt keine Mehrheit dafür, die Grundzüge der Flughafengesellschaftspolitik mit der Ausrüstung auf den Singleairport zu ändern. Herr Swyter hat zutreffend erkannt, dass das Auswirkungen auf die Wirtschaftsplanung der Gesellschaft hat. Das ist richtig.

Ich komme zu dem dritten Thema: Was hat sich aktuell getan? – Es hat auf Initiative des Regierenden Bürgermeisters eine sehr rasche gemeinsame Kabinettsitzung zwischen dem Land Brandenburg und dem Land Berlin stattgefunden. Einige von Ihnen haben insinuiert, das werde auf die lange Bank geschoben usw. Das ist nicht der Fall, sondern diese hat stattgefunden. In dieser gemeinsamen Kabinettsitzung habe ich vorgetragen, dass wir als Land Berlin dafür werben, und das Land Brandenburg hat in dem Zusammenhang sehr klar gesagt – überwiegend aus eigener Meinung und eigener Erkenntnis; aber wir werden nachher noch zu dem Thema kommen, was die richtige und was die falsche Erkenntnis ist, also nicht bauend auf irgendeine Fehl- oder Falschinformation, sondern aus eigener Erkenntnis –, dass die Brandenburg Seite dort ein Finanzthema hat. Denn eines muss man wissen, das ist auch das Thema FBB: Wenn man investiert oder zusätzliche Ausgaben tätigen will, die in Tegel über das, was bisher geplant ist, hinausgehen, sind das durchaus Aufwendungen, die nicht nur das Land Berlin in der Rechtskonstruktion der FBB treffen – über die anderen Möglichkeiten habe ich gesprochen –, sondern die müssen alle drei Gesellschafter nach dem üblichen Schlüssel tragen. Da ist es durchaus legitim, wenn ein Gesellschafter sagt, er habe dort auch ein Finanzthema. Das hat das Land Brandenburg in der gemeinsamen Kabinettsitzung vorgetragen. Es hat auch vorgetragen, dass es keinen Raum dafür sehe, eine Tegel-Wiedereröffnungsplanung mitzutragen.

Jetzt ist es so, darauf hat Herr Schneider vorhin schon hingewiesen, dass es grundsätzlich die Möglichkeit gibt, aus der gemeinsamen Landesplanung zwischen Berlin und Brandenburg auszusteigen. Dazu empfehle ich allen, sich die Landesplanungsdokumente, die in Vorbereitung sind, anzusehen. Es gibt gültige aus der Vergangenheit, aber es gibt auch welche, die neu im Entstehen sind. Man muss sich als Stadtstaat gut überlegen, ob man das macht, und zu diesem Thema hat der Regierende Bürgermeister Stellung genommen. Der Regierende Bürgermeister hat sich dazu klar positioniert und gesagt: Wenn ich die Interessen Berlins insgesamt abwäge, komme ich als Regierender Bürgermeister zu dem Ergebnis, dass es für das Land Berlin grundsätzlich keine sinnvolle Maßnahme ist, aus der gemeinsamen Planung mit dem uns umgebenden Bundesland Brandenburg auszusteigen. – An dem Punkt ist das Volksbegehren vage formuliert, obwohl man dazu eine Festlegung hätte reinschreiben können. Das hat man bewusst nicht gemacht. Insofern ist das ein Thema der Abwägungen, die übrigens auch noch mal dem Parlament vorzulegen sind. Der Gutachterprozess wird gegebenenfalls neue Erkenntnisse bringen, aber am Ende wird das eine Abwägung des Berliner Parlaments sein, ob es diese Einschätzung des Regierenden Bürgermeisters unterstützt oder ob es zu einem anderen Ergebnis kommt. Wenn es zu einem anderen Ergebnis kommt, hat es sicherlich gesetzgeberische Konsequenzen. Das ist der aktuelle Stand.

Dann spielt in diesem Zusammenhang eine Rolle – einer, ich glaube, es war Herr Melzer hat es eher in das Thema eines Kuhhandels und Herr Swyter hat es eher in die Richtung eines Kollateralschadens gerückt –: Es ist zutreffend, dass das Land Brandenburg gesagt hat, es wolle eine Diskussion über das Thema der Betriebszeiten am Flughafen führen. Herr Wolf hat dazu schon einiges gesagt. Die Planfeststellung für den Flughafen ist gültig. Die Planfeststellung gibt denen, die an den Flughafen fliegen, nachher eine ziemlich starke Rechtsposition. Gleichwohl kann es Möglichkeiten geben, dass man prüft, ob man bestimmte Randzeiten entlastet. Dafür gibt es eher Lenkungsinstrumente, die zweifelsohne zugänglich sind, über Gebührenpolitik und Ähnliches. Es mag auch ordnungsrechtliche Instrumente geben, indem man bestimmte, besonders laute Flugmaschinen ausschließt. Es kann auch betriebliche Steuerungsinstrumente geben, indem man sagt, man nutzt für Randzeiten nicht immer alle Bahnen, sondern immer nur eine, und das auch in bestimmten Rhythmen, um verlässliche Ruhezeiten für Anwohner zu schaffen. Das kennen wir auch von anderen Flughäfen. Damit es aber auch klar ist: Ich habe an dem Punkt auch darauf hingewiesen, dass es nach der Logik, in der wir dort tätig sind, aus Berliner Sicht so etwas wie einen Kapazitätsvorbehalt geben muss. Das heißt, diese Instrumente kommen dann infrage, wenn die Kapazität abgeflogen werden kann. – Herr Swyter! Alles andere wäre auf jeden Fall unlogisch. Die FBB hat als Geschäftsgrundlage das Singleairportsystem. Das Singleairportsystem basiert darauf, dass man ungefähr die Kapazitäten, die in Berlin erforderlich sind, von dem Singleairport abfliegen kann. Dann macht es aus unterschiedlichen Gesichtspunkten keinen Sinn, die Kapazitäten gezielt zu verringern. Es macht keinen Sinn, die Kapazitäten gezielt zu verringern, um dafür eine Notwendigkeit oder Scheinnotwendigkeit für Tegel zu produzieren, es macht aber in umgekehrter Hinsicht auch keinen Sinn, die Kapazitäten zu verringern, um dann nicht mehr das fliegen zu können, was die ungefähre Nachfrage in der Region ist. Ich habe deutlich gemacht, dass wir dort nur einen geringen Handlungsspielraum sehen; den habe ich auch versucht zu beschreiben. Im Übrigen glaube ich, dass vieles dafür spricht, dass wir das in den Zukunftsperspektiven diskutieren sollten, wenn der Flughafen läuft, weil eine wesentliche Entlastung in der Region eintreten wird. Der Flughafen Schönefeld hat, wie Sie wissen, keine Nachtflugbeschränkung, und der BER wird eine Nachtflugbeschränkung haben. – Ich weiß, dass die Vorbemerkung relativ lang war. Ich will es zu den Papieren aber entsprechend knapp machen.



Das Papier der AfD-Fraktion, das Frau Dr. Brinker dargestellt hat, stellt einzelne Aussagen aus unterschiedlichen Kontexten zusammen und versucht, ein bisschen die Nachricht zu produzieren, das Parlament und die Öffentlichkeit würden getäuscht. Ich habe versucht, in meinen einleitenden Bemerkungen deutlich zu machen, dass mir das fernliegt. Das weise ich zurück. Ich will das folgendermaßen deutlich machen: Es wird darauf verwiesen, dass die Prognosezahlen irreführend seien. In dem Gutachten, das SenFin in Auftrag gegeben und auch publiziert hat – das finden Sie auf den Internetseiten –, ist deutlich, dass die Prognose der FBB für 2040 von 55 Millionen Passagieren ausgeht und dass die Flughafenkapazität, die baulich durch den Masterplan zur Verfügung gestellt werden kann, nach Erkenntnissen des Gutachters sich auf 59 Millionen Passagiere beläuft. Das sind keine zwei irreführenden Informationen, sondern das kann sowohl in eine Nachfrage in einem bestimmten Jahr von prognostiziert 55 Millionen Passagieren geben und eine Kapazität, die bereitgestellt wird, von 59 Millionen Passagieren. Das finden Sie auf Seite 11 des Gutachtens von Herrn Beckers.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit äußert sich Herr Beckers – das hat er auch in der Pressekonferenz, als diese Gutachten präsentiert worden sind, sehr deutlich gemacht – in einem gestuften Prozess. Er sagt: Nehmen wir erst mal an, Geld ist da, dann spricht vieles dafür, dass er selbst dann defizitär ist, aber das kann nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit gesagt werden. – Danach muss man verschiedene Ebenen einziehen. Wenn das Geld nicht da ist, nicht in Form von Gesellschaftereigenkapital zur Verfügung gestellt wird, also Zuschüsse an den Flughafen, sondern es über Darlehen gemacht werden muss, ist er sich schon sicher, dass er defizitär ist. Dann legt er sich noch die Frage vor, ob es überhaupt mit den europäischen Flughafenrichtlinien vereinbar ist, dieses zu tun, und sagt, das führe schon zu der Unmöglichkeit des Prozesses. So kommt er zu diesem Ergebnis. – Insofern weise ich das zurück. Ich habe an diesem Beispiel versucht, deutlich zu machen, dass das durch die Informationen, die wir publizieren – teilweise erst, nachdem die Anfragen gekommen sind –, klargestellt ist.

Zur Frage nach der Planungsrechnung für einen Parallelbetrieb: Das, was wir publiziert haben, basiert auf einer Abschätzung. Wir haben bei der Abschätzung versucht, nach bestem Wissen und Gewissen Zahlen und Grundlagen, die die Flughafengesellschaft hat, aber nicht dafür gesondert erarbeitet hat, die wir abgefragt haben, in das einzubauen, was wir für die Diskussion vor und nach dem Volksentscheid publiziert haben. Herr Lütke Daldrup wird nachher noch antworten. Der Flughafen selbst beschäftigt sich jetzt intensiver mit diesem Thema und wir in den Aufsichtsräten – eine Sitzung findet in den nächsten Tagen statt – vortragen. Mir ist aber aus der Gesellschafterversammlung, wozu ein Vorgespräch stattgefunden hat, bisher nichts bekannt geworden, was darauf hindeutet, dass wir in diesen Einschätzungen falsch gelegen hätten, sondern ich glaube, wir haben eine ziemlich konservative Abschätzung publiziert. Es ist nicht davon auszugehen, wenn eine solche Planungsrechnung vorgenommen wird, dass daraus eine deutliche Veränderung des wirtschaftlichen Ergebnisses, dass es mit Mehrkosten verbunden ist, resultiert. Die Frage, ob Tegel in isolierter Betrachtung wirtschaftlich sein kann, ist davon völlig unabhängig. Wir als Senatsverwaltung für Finanzen – das Volksbegehren hat dazu keinen Fall vorgegeben – haben immer gesagt: Wir werfen mal einen Stein ins Wasser, indem wir sagen, wir rechnen mit ungefähr der Hälfte von dem, was dort jetzt fliegt, weil man irgendwie mit einer Verteilung auf BER und Tegel rechnen muss. Dabei kommt immer heraus, dass Tegel extrem unwirtschaftlich ist. Wenn man Tegel wirtschaftlich machen will, ist es denkgesetzlich möglich, das geht dann aber nur durch sehr hohe Gebühren. Diese Gebühren muss man genehmigt bekommen; das ist wahrscheinlich schon schwierig. Aber selbst, wenn man diese sehr hohen Gebühren genehmigt bekäme, wäre es ein Pre-

miumflughafen, und es ist zumindest in der Frühphase des Volksbegehrens von den Betreibern deutlich gemacht worden, dass man das eigentlich nicht will, sondern gerade Flughäfen mit sehr niedrigen Gebühren. Das wäre dadurch nicht erreicht.

Ich glaube, dass es richtig ist, sich zu überlegen: Argumentiere ich mit der sogenannten Landseite, oder argumentiere ich mit der sogenannten Luftseite? – Die Luftseite beim Flughafen BER ist durch die Kapazitäten der beiden Rollbahnen so groß, dass das, was die Flughafengesellschaft ausgerechnet hat, nämlich dass sie 2040 eine Kapazität von 59 Millionen Passagieren hat und ein Bedarf von 55 Millionen Passagieren besteht, deutlich höher. Das merkt man daran, dass mit einem vergleichbaren System in Heathrow ungefähr 70 Millionen Passagiere geflogen werden. Die Begrenzungen im BER-System finden durch die sogenannte Landseite statt. Das sind die Terminal- und Abwicklungskapazitäten. Insofern ist klar, dass es möglich ist, wenn der Masterplan umgesetzt wird, und es ist sicherlich richtig und wichtig, dass die Gesellschafterversammlung schon im August beschlossen hat, dass die Flughafengesellschaft alles tut, um diesen Masterplan voranzubringen.

Zur Frage, was das finanziell bedeutet: Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können wir das noch nicht abschließend sagen, aber es ist so, dass man in dem Moment, wenn ein Inbetriebnahmetermin vorliegt, versuchen kann, das grob finanziell zu quantifizieren. Das werden wir dann auch umgehend tun. In Abhängigkeit von dem Ausbautvolumen, das man für den Masterplan und den Inbetriebnahmetermin braucht – mit diesen beiden zentralen Parametern und einer Schätzung möglicher Baukosten – ist es möglich, das Thema abzuschätzen. Dann werden wir auf das Parlament und auf den Hauptausschuss zukommen.

Das beantwortet auch die Frage von Herrn Swyter. Dass dazu nichts in der mittelfristigen Finanzplanung stehen kann, ist logisch. Die mittelfristige Finanzplanung ist über den Sommer erstellt worden und Ihnen zugegangen. Sie wissen, dass das vor dem Entscheid über das Volksbegehren war. Ich habe bereits im Parlament auf eine der Anfragen an den Senat gesagt, dass wir dazu ergänzende Informationen liefern werden. Ich bitte aber um Verständnis, dass das sinnvoll mit dem anderen Punkt zusammen kommt. Es macht keinen Sinn, dass wir Sie alle vier Wochen mit Modellrechnungen beglücken, sondern wir gehen an dieses Thema heran, wenn diese Grunddaten da sind, möglichst ein Beschluss in der Flughafengesellschaft über das Ausbautvolumen vom Masterplan und möglichst eine Entscheidung der Flughafengesellschaft über den Inbetriebnahmetermin. Dann können wir das aus den unterschiedlichen Themen für die mittelfristige Finanzplanung in einem ergänzenden Dokument bereitstellen. – Ich weiß, dass es jetzt etwas länger war, aber Sie haben ganz viele Fragen gestellt. Ich habe noch eine Liste von Fragen, die ich im Rahmen dieses Statements nicht beantwortet habe. Das können wir vielleicht in der zweiten Runde machen.

Aber ein Thema noch, weil das mehrere von Ihnen angesprochen haben: Wie ergeben sich die Fragestellungen nach Gebäuden, die – vielleicht ein bisschen salopp formuliert – abgerissen – genauer würde man sagen „vollentschädigt“ – werden müssen? Das ergibt sich daraus, was man dann annimmt. Wir werden sicherlich das Thema von Lärmkartierungen sehen. Beim Thema von Lärmkartierungen ist eine bestimmte Zahl an Flugbewegungen anzusetzen, und wenn die Zahl der Flugbewegungen sehr hoch ist, dann führt diese hohe Zahl an Flugbewegungen dazu, dass wir nicht nur in Lärmschutzzonen tätig sind, in denen es nach den entsprechenden Lärmschutzgesetzen Maßnahmen zu Ausgleichszahlungen gibt, sondern es wird dann auch Gebäude geben, bei denen eine sogenannte Vollentschädigung stattzufinden hat.

Das war damit gemeint. Diese Zahlen ergeben sich relativ genau aus der Lärmkartierung. Ich habe seinerzeit eine erste grobe Abschätzung dazu gegeben. Es ist richtig, dass diese weiterer Diskussionen darf. Das ergibt sich objektiv aus dem Thema der Lärmschutzzonen und der Lärmkartierung. Die zuständigen Senatsverwaltungen haben mit den Arbeiten bereits begonnen. Ich rechne damit, dass wir ungefähr 18 Monate, vielleicht auch 24 Monate, brauchen, bis wir dazu abschließende Ergebnisse haben. – Danke!

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Besten Dank, Herr Finanzsenator! – Bevor ich weitergebe an Herrn Lütke Daldrup, würde ich gern zwei Sachen festhalten: Erstens würde ich Sie bitten, diese Folgenabschätzung, das Gutachten von Herrn Paetow, Ende Februar bzw. Anfang März möglichst dem Hauptausschuss zur Verfügung zu stellen. Wenn es zwei Wochen länger dauert, ist es nicht wild, aber wir würden die Daten gern im Hauptausschuss haben.

Das Zweite: An Sie die Frage zurück, bis wann Sie denken, dass die mittelfristige Finanzplanung um die gerade von Ihnen dargestellten Punkte erweitert werden kann, sodass sie dem Hauptausschuss zur Verfügung gestellt werden kann.

**Senator Dr. Matthias Kollatz-Ahnen (SenFin):** Die Flughafengesellschaft – Herr Lütke Daldrup wird gleich dazu etwas sagen – hat bisher öffentlich gesagt, sie werde noch in diesem Jahr einen Inbetriebnahmetermin bekannt geben. Wir brauchen dann, wenn er bekannt ist, vier bis sechs Wochen, um die ergänzenden Dokumente zu liefern. Damit sind wir Anfang des neuen Jahres, und eine zügige Beratung wird Ihnen dazu möglich sein.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Ich würde vorschlagen, dass beides synchronisiert – das passt vom zeitlichen Ablauf her ganz gut – und spätestens Ende Februar dem Hauptausschuss zur Verfügung gestellt wird. – Frau Meister hat sich ganz engagiert gemeldet, aber ich würde gern erst mal mit Herrn Lütke Daldrup weitermachen. Danach gehen wir in eine zweite Runde. – Herr Lütke Daldrup!

**Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! In der Sache ist bereits sehr viel vorgetragen worden. Ich will zunächst für die Gesellschaft sagen, dass die Flughafengesellschaft auf der Basis des im Jahr 1996 getroffenen Konsensbeschlusses arbeitet und alle Planungen der Gesellschaft, Stichwort Masterplanung, Wirtschaftsplanung, Businessplanung, strategische Planungskonzepte, auf der Gesellschafterbeschlusslage basieren.

Zweitens wissen wir, dass der Gesellschafterbeschluss aufgrund der Anteilsstruktur des Flughafens nur einvernehmlich geändert werden kann, und solange dieser Beschluss nicht einvernehmlich geändert worden ist, ist die klare Anweisung des Gesellschafters an die Geschäftsleitung des Flughafens und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, auf Basis der existierenden Beschlusslage des Gesellschafterbeschlusses zu arbeiten. Das beantwortet schon eine Reihe der Fragen, die Sie gestellt haben, denn diese Fragen sind keine, die die Flughafengesellschaft beantworten kann, sondern die Gesellschafter, unsere drei Eigentümer, müssen entscheiden, ob sie an der Beschlussfassung, die sie vor 21 Jahren gefasst haben und auf der basierend wir 21 Jahre arbeiten, festhalten wollen oder ob sie diese Beschlusslage verändern möchten.

Konkret ist nach dem gefragt worden, was aktuell bei uns ansteht. Wir haben am 17. November eine Aufsichtsratssitzung. Bei dieser Aufsichtsratssitzung werden wir unter anderem den Wirtschaftsplan des Jahres 2018 beraten, der auf den Bedingungen basiert, die ich Ihnen gerade vorgetragen haben. Wir werden eine Beschlussvorlage der Geschäftsleitung zum Masterplan beraten – BER 2040 –, und diese Beschlussvorlage baut auf einer Kapazität, die bereitgestellt werden soll, auf, die sich an der aktuellen Fluggastprognose bemisst. Wenn Sie einen Blick auf die Air-Berlin-Entwicklung werfen und wie sich die Fluggastzahlen zurzeit entwickeln, wissen Sie, dass das ein volatiles Geschäft ist. Wir haben eine Fluggastprognose aus dem letzten Jahr vor dem Air-Berlin-Zusammenbruch, die einen Wert von 55 Millionen Passagieren im Jahr 2040 hat. In der Tat haben wir eine Kapazitätsmasterplanung, die darauf aufbaut, dass wir bis zum Jahr 2040 etwa 58 Millionen Passagiere auf der Landseite abwicklungsfähig darstellen können und der Flughafen insofern mit den verschiedenen Ausbausritten der Masterplanung die Kapazität bereitstellen kann, die sich aus der aktuellen Verkehrsprognose ergibt. Sie wissen, dass wir die Verkehrsprognose, die ein Gutachterbüro aus dem Vereinigten Königreich erstellt, das im globalen Maßstab tätig ist, jedes Jahr aktualisieren. Wir werden sie im Frühjahr wieder aktualisieren, und das wird dann jedes Jahr so weitergehen. Jedes Jahr wird diese Fluggastprognose der entsprechenden Airline-Marktentwicklung, der aktuellen globalen, europäischen und nationalen ökonomischen Zahlen der Veränderung in der Luftverkehrsinfrastruktur, der Veränderung der Luftverkehrswirtschaft, was im Airline-Markt passiert etc., angepasst.

Dritter Punkt: Wir werden zum Sachstand des Bauvorhabens – Fertigstellung des Fluggastterminal BER – berichten, das letzte von 40 Gebäuden, das noch nicht fertig ist, was alle als Ärgernis kennen. Hierzu werden wir berichten, und ich werde dem Aufsichtsrat darüber hinaus berichten, dass in der darauffolgenden Aufsichtsratssitzung, die aber erst am 17. November zu terminieren ist – da sind zurzeit zwei Termine im Gespräch, das könnte im Dezember der Fall sein, es kann auch der Januar werden, das muss der Aufsichtsrat entscheiden –, die Geschäftsleitung zur Frage der Inbetriebnahme des Flughafens im Fluggastterminalbereich dem Aufsichtsrat einen Vorschlag unterbreiten wird.

Sie haben konkret nach einigen technischen Details gefragt. Mit Stand 31. Oktober dieses Jahres hatten wir 79 Prozent aller Türen in Betrieb genommen und 77 Prozent der erforderlichen Sprinklerberechnungen final durchgeführt. Bei den Sprinklerberechnungen – dabei geht es um hydraulische Berechnungen – hat sich bei den ersten 77 Prozent der Berechnungen herausgestellt, dass unsere Annahmen vielleicht ein bisschen zu pessimistisch waren, was den Nacharbeitungsbedarf betrifft. Von 132 Bereichen haben wir 77 Prozent abgearbeitet. Wir haben Ergebnisse, die uns verhalten optimistisch stimmen, was das zu erbringende Restbausoll betrifft. Aber ich werde Ihnen erst ein finales Ergebnis mitteilen können, wenn alle Berechnungen bis zum Jahresende tatsächlich vorliegen.

Die Wirkprinzipprüfung, nach der Sie gefragt haben, ist eine in der Bauordnung in Deutschland nicht vorgesehene Prüfschleife, auch nicht in der Brandenburger Bauordnung, die, was die Brandschutzthematik betrifft, sehr streng ist. Man konnte am Wochenende in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ ein bisschen über die Brandschutzrepublik Deutschland nachlesen, eine durchaus interessante Lektüre, über die Sicherheitsstandards, die wir uns in Deutschland in den letzten 20 Jahren erarbeitet haben und auch über die Probleme, die durch diese Sicherheitsstandards bestehen. Um auf die Wirkprinzipprüfung zurückzukommen: Es ist so, dass wir die aufgrund von Bedingungen der Baugenehmigungen durchführen werden und wir

davon ausgehen, dass dafür ein Zeitraum von etwa einem bis zwei Monaten erforderlich ist. Das lässt sich aber final erst dann definieren, wenn die bauliche Fertigstellung des Fluggastterminals final erreicht ist. Bauliche Fertigstellung heißt nicht nur fertiggebaut, sondern auch fertig von den übergeordneten Sachverständigen abgenommen. Dazu hat die Flughafengesellschaft Ende August dieses Jahres einen neuen Rahmen- und Steuerungsterminplan vorgelegt. Das habe ich auch der Öffentlichkeit mitgeteilt. Dieser Rahmen- und Steuerungsterminplan geht davon aus, dass wir binnen eines Jahres die bauliche Fertigstellung inklusive ÜSV-Prüfungen erreichen. Das wird zurzeit weiter validiert und evaluiert und wird eine wesentliche Grundlage dafür sein, dass die Geschäftsleitung dem Aufsichtsgremium einen Vorschlag für einen Inbetriebnahmetermin unterbreiten kann.

Es sind Themen angesprochen worden, die sich mit Lärmfragen beschäftigen. Ich kann Ihnen mitteilen, dass die Gesellschafter – der Senator hat es bereits vorgetragen – die Flughafengesellschaft gebeten haben, unter rechtlichen, finanziellen und kapazitiven Aspekten zu prüfen, wie im Zeitraum von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr am Morgen Regelungen getroffen werden, die den Lärminteressen der umliegenden Bevölkerung möglichst optimal Rechnung tragen, und welche rechtlichen, finanziellen und kapazitiven Auswirkungen dies für den Flughafen haben wird. Diese Prüfungen werden einige Zeit in Anspruch nehmen. Wir werden die Gesellschafter dann mit dem Prüfergebnis, wenn es vorliegt, vertraut machen können.

Es sind auch Fragestellungen von Entschädigungsleistungen vorgetragen worden. Ich will noch mal auf das Thema BER und Tegel insofern eingehen, als dass wir beim BER eine Planfeststellungsregelung haben, die dazu führt, dass von den 21 000 lärmbeeinträchtigten Haushalten annähernd die Hälfte mit einer Vollentschädigung von 30 Prozent des Verkehrswertes ausgestattet werden muss. Das gibt eine Indikation, welche Dimension wir dort ins Auge fassen. Beim Flughafen Tegel gilt das Fluglärmschutzgesetz mit den speziellen Regelungen, die auch Übergangsfristen beinhalten, und nach dem Fluglärmschutzgesetz ist der nächste Schritt, der zu erfolgen hat – daran ist der Flughafen nur indirekt beteiligt; weil wir fachliche Zuarbeit an die Senatsverwaltung in Berlin leisten –, die Lärmschutzzonen zu definieren, und danach laufen die Mechanismen und gesetzlichen Regelungen, die im Fluglärmschutzgesetz vorgeschrieben worden sind.

Es ist gefragt worden: Was heißt es eigentlich, wenn man Tegel parallel zu einem in Betrieb genommenen Flughafensystem BER/Schönefeld-alt weiterbetreibt? –, das wir ja bis 2025 betreiben können nach der Verabredung, die mit der Bundesrepublik Deutschland getroffen und vertraglich niedergelegt worden ist. Insofern haben wir das mal grob abgeschätzt, und die Flughafengesellschaft geht davon aus, dass wir einen zusätzlichen Aufwand, der sich aus Mehraufwand an Personal, Betriebsmitteln etc. und geringeren Ertragsmöglichkeiten auf der anderen Seite ergibt, von etwa 100 bis 200 Millionen Euro pro Jahr für einen überschaubaren Zeitraum haben werden. Wir haben aber keine – das war auch eine Frage – Berechnungen oder Planungen angestellt, ob es ein Flughafensystem BER und TXL parallel geben kann, denn dafür gibt es für uns keine gesellschaftsrechtliche Grundlage. Die Gesellschafter haben eine Beschlussfassung, einen klaren Auftrag ans Unternehmen erteilt, und wenn Sie den Auftrag ändern wollen, werden wir selbstverständlich diese Berechnungen anstellen, aber laut der bisherigen Auftragslage arbeiten wir nach den Beschlusslagen, die uns die Eigentümer vorgegeben haben.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Besten Dank, Herr Lütke Daldrup! – Es waren ja sehr viele Fragen, die beantwortet worden sind. Ich glaube, eine Sache ist noch offen gewesen, die Frage von Frau Brinker, relativ am Anfang, zum Thema PwC, wie da der Stand der Dinge gewesen ist mit den Gesprächen im Sommer, Frühsommer. Wer möchte dazu kurz antworten? – Herr Kollatz-Ahnen!

**Senator Dr. Matthias Kollatz-Ahnen (SenFin):** Zum Datenschutzraum – danach hatte Frau Brinker gefragt –: Das ist richtig. Wir haben das mit dem Datenschutzraum zugesagt. Wir machen das auch. Allerdings ist es so – das liegt auch ein bisschen an der Komplexität Ihrer Fragen, das wissen Sie aber, glaube ich, auch –: Wir brauchen für bestimmte Teile Zulieferungen von der Flughafengesellschaft, um sie in den Datenschutzraum legen zu können, und es sind noch nicht alle Lieferungen von der Flughafengesellschaft da.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Dann würde ich darum bitten, dass das zeitnah erfolgt. Das wäre der nächste Punkt auf der Agenda gewesen. Zum Thema PwC – mag dazu noch Herr Kollatz-Ahnen oder Herr Lütke Daldrup etwas sagen?

**Senator Dr. Matthias Kollatz-Ahnen (SenFin):** Das kann ich ganz kurz machen. Ich habe jetzt nur deswegen nicht darauf geantwortet, weil ich es bilateral schon mal zu Frau Dr. Brinker gesagt hatte. Dieses PwC-Gutachten liegt der Senatsverwaltung für Finanzen nicht vor. Wir wissen nicht, ob es das gibt, und es liegt uns nicht vor. Insofern können wir deswegen auch keine Einsicht gewähren.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Dann erst mal danke bis dahin! Herzliche Bitte wäre, dass der Wirtschaftsplan 2018, der am 17. November in der Aufsichtsratssitzung beschlossen werden soll, ebenfalls zeitnah dem Hauptausschuss zur Verfügung gestellt wird. Meine Bitte wäre, dass das rechtzeitig zur Lesung am 29. November geschieht, vorausgesetzt, dass der da beschlossen wird. Wenn das nicht der Fall ist, dann bitte ich um Mitteilung, warum das nicht der Fall ist. Aber ich finde es ganz wichtig, dass wir das hier zum Abschluss auch noch mal zur Kenntnis vorgelegt bekommen.

Mein Vorschlag ist, wir gehen jetzt noch in eine zweite Runde im öffentlichen Teil. Wenn es danach noch Fragen zu den beiden Unterlagen gibt, die als nichtöffentlich deklariert worden sind – abseits der Diskussion, die möglich gewesen ist –, dann würde ich am Ende der Debatte um ein kurzes Zeichen bitten, ob wir unterbrechen müssen. – Ich rufe auf, wen ich auf der Redeliste habe: Frau Dr. Brinker, Herr Goiny, Frau Meister, Herr Melzer. Die Frage zum Abschluss, ob es für die zweite Runde weitere Wortmeldungen Ihrerseits gibt. – Das ist der Fall. Nehmen wir auf. Dann schließen wir die Redeliste angesichts des zeitlichen Ablaufes zunächst. Das Thema bleibt uns ja erhalten. Wir haben es, glaube ich, fast in jeder zweiten Sitzung auf der Tagesordnung. Das heißt, dass irgendwas verlorengeht, denke ich jetzt erst mal nicht. Dann geht es in die zweite Runde, und Frau Kollegin Dr. Brinker hat wieder das erste Wort. – Bitte schön!

**Dr. Kristin Brinker (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Herr Kollatz-Ahnen, für die Ausführungen, und auch an Herrn Lütke Daldrup! Ich fange mal gleich hinten an, bei den elf offenen Fragen. Ich hatte ja auch explizit Herrn Lütke Daldrup gefragt, wann er die fehlenden Unterlagen zu unseren Fragen in den Datenschutzraum liefern kann. Es wäre schön, wenn er uns da doch einen Zeithorizont nennen könnte. Zum Thema PwC: Da habe ich auch explizit nicht den Senat gefragt, sondern Herrn Lütke Daldrup, weil ja die Flughafengesellschaft Auftraggeber eines solchen Gutachtens ist oder gewesen sein soll. Da noch mal ganz explizit die Frage an Herrn Lütke Daldrup: Gibt es dieses von der „B.Z.“ bereits zitierte PwC-Gutachten zur Rentabilität Tegels, ja oder nein? Da bitte ich jetzt doch um eine entsprechende Antwort.

Herr Kollatz-Ahnen, Sie haben ja sehr ausführlich die Situation aus Sicht des Senates dargestellt. Ich möchte gerade zum Bereich rechtliche Ebene noch mal anführen – und das haben wir ja in unseren Unterlagen auch sehr ausführlich dargestellt, denke ich –, dass es ja bereits zwei Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes gibt, sowohl des wissenschaftlichen Dienstes des Abgeordnetenhauses als auch des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages, wo man sich explizit mit der rechtlichen Fragestellung auseinandergesetzt hat. Ich kann zitieren aus dem Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Abgeordnetenhauses, das zu dem Ergeb-

nis gekommen ist, dass ein Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Tegel und die Aufhebung der Entlassung des Flughafens aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung in der alleinigen Zuständigkeit des Berliner Senates liegt. Das heißt, der Berliner Senat ist hier tatsächlich in der Lage, entsprechende Möglichkeiten in die Wege zu leiten. Wie kann ein Prozess aus dem Abgeordnetenhaus eingeleitet werden? Da kommt ebenfalls der wissenschaftliche Dienst zu der Erkenntnis, es könnte in einem Parlamentsbeschluss der politische Wille zum Weiterbetrieb des Flughafens Tegel bekundet und der Senat aufgefordert werden, entsprechend tätig zu werden. Insofern wundere ich mich inzwischen doch, dass man sich gerade auf diese rechtliche Debatte aus unserer Sicht sehr stark zurückzieht.

Ebenso hat sich der wissenschaftliche Dienst des Bundestages schon damit befasst, und auch dieser kommt zu dem Ergebnis, dass z. B. – ich zitiere – eine Überprüfung des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung von Amts wegen herbeigeführt werden kann. – Auch hier kommt man zu dem Ergebnis, es ist ein politischer Wille gefragt, und der scheint aus unserer Sicht beim Senat tatsächlich nicht gegeben zu sein. Da bitte ich doch auch um Antwort. Ich gehe davon aus, dass diese beiden Gutachten dem Senat bekannt sind, und ich gehe auch davon aus, dass diese Gutachten an Dr. Paetow weitergeleitet werden als Grundlage. Vielleicht können wir auch noch dankenswerterweise als Hauptausschuss die genaue Auftragsvergabe an Herrn Paetow bekommen, also: Was soll Herr Paetow nach Auftragslage des Senates tatsächlich eruieren? – Wenn wir da einfach den genauen Wortlaut auch im Hauptausschuss bekommen könnten, wäre das perfekt.

Ansonsten haben Sie auch ausgeführt, dass sich Brandenburg sehr ablehnend zur Gesamtlage verhält. Da ist nach wie vor unser Anspruch, dass wir sagen, es gibt nach wie vor offene Fragen, offene Zahlen, Daten, Fakten zum Flughafen, zum Doppelbetrieb, zum Einzelbetrieb. Es wäre doch sinnvoll und nur logisch, dass ich mir erst mal über den gesamten Sachverhalt ein Bild machen kann, die wirklichen Zahlen, Daten, Fakten eruieren z. B. und dann in einem entsprechenden Sonderausschuss über den Flughafenstandort Berlin-Brandenburg in Gänze debattiere und mir überlege: Was ist wirklich sinnvoll für Berlin, aber auch für Brandenburg und die gesamte Metropolregion? Wir müssen ja auch anfangen, endlich mal weiterzudenken, in die Zukunft zu denken, und das wird aus unserer Sicht hier leider nicht entsprechend gemacht – deswegen auch unser Antrag zum Sonderausschuss.

Dann wurde nach wie vor – sowohl von Ihnen, Herr Kollatz-Ahnen, als auch von Herrn Lütke Daldrup – gesagt, dass Tegel unwirtschaftlich sei. Das ziehen wir in Zweifel, und da kann ich nur noch mal zurückkommen auf das Thema PwC-Gutachten, das aus unserer Sicht existieren soll. Ich rede seit Wochen und Monaten über dieses Gutachten und kriege keine gescheite Antwort darauf. Mir reicht es nicht zu sagen; Wir haben Pi mal Daumen abgeschätzt, wie es möglicherweise in der Kostenstruktur sein sollte. – Das reicht uns nicht aus. Es ist einfach so, dass man auch – und da hat Herr Kollatz-Ahnen recht – in Tegel mit kostendeckenden Gebühren arbeiten kann. Dann wird Tegel eben auch ein Premiumstandort. Aber man kann doch darüber auch mal reden und debattieren und nicht von vornherein sagen: Das gefällt uns nicht. – Warum eigentlich nicht?

Ich hatte ja auch die Frage zum Haushaltsrisiko gestellt, und da ist es nun tatsächlich so, dass ausgerechnet die BFG keine Schulden hat, sondern ganz im Gegenteil hochprofitabel ist und man auch die Frage stellen kann, z. B. Herrn Lütke Daldrup: Wie wäre es, wenn man die BFG auslagert? Das hat ja auch Herr Kollatz-Ahnen mal gesagt. Aber mir sind diese Gedankenge-



rüste zu wenig. Ich würde es vorziehen, wenn wir wirklich mal inhaltlich in die Tiefe gehen und die echten Zahlen, Daten, Fakten dazu bekommen würden. Man kann ja auch darüber reden, wie das beim Londoner City-Airport gelaufen ist, ob man vielleicht auch einen Privatinvestor mit ins Boot nehmen könnte. Das sind alles Möglichkeiten, die man z. B. in einem Sonderausschuss eruieren könnte. Das fehlt mir hier. Insofern sind die Fragen an Herrn Lütke Daldrup jetzt hoffentlich klar, und ich hoffe, ich bekomme endlich eine Antwort.

Dann habe ich noch eine Frage an den Finanzsenat: Wie ist der Sachstand in Sachen Finanzierung EIB? Da hätte ich gern einen aktuellen Sachstand. – Dabei würde ich es jetzt erst mal belassen. Vielen Dank!

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Besten Dank, Frau Kollegin Dr. Brinker! – Dann machen wir weiter in der Redeliste. – Als Nächstes Herr Kollege Goiny!

**Christian Goiny (CDU):** Vielen Dank! – Wir haben zur Kenntnis genommen, dass Kollege Schneider und auch der Finanzsenator gesagt haben, man will jetzt das Ergebnis des Volksentscheides würdigen und entsprechend versuchen herauszufinden, wie die Rechtslage ist und was die anderen Miteigentümer der Flughafengesellschaft sagen – so ungefähr habe ich das verstanden –, um dann in einem Abwägungsprozess dem Parlament einen Vorschlag oder eine Stellungnahme zu unterbreiten, über die dann hier wohl abgestimmt werden soll. So habe ich es jedenfalls vernommen.

Um sich da auf den Weg zu machen, muss man vielleicht mal ein paar Sachen sortieren, die in den aufgrund der Fragestellungen sehr ausführlichen Antworten, die wir hier vom Senat bekommen haben, vielleicht ein bisschen unübersichtlich rübergekommen sind. Dass die Flughafengesellschaft ein heiliger Gral ist, den wir jetzt gar nicht weiter beeinflussen können, Herr Kollatz-Ahnen, glaube ich weniger. Nur weil die Flughafengesellschaft uns irgendwas mitteilt, heißt das noch lange nicht, dass wir als Miteigentümer dieser Gesellschaft das alles so akzeptieren müssen. Wenn wir die Wasserpreise in Berlin senken wollen und die Wasserbetriebe uns mitteilen: Geht alles nicht! –, dann gucken wir die auch komisch an und sagen: Hört mal, ihr seid ein Unternehmen des Landes Berlin! – Nun ist es sicherlich ein bisschen komplizierter, weil wir hier noch zwei weitere Eigentümer haben. Aber dass wir hier so ein Pingpongspiel machen, dass uns der Senat von Berlin sagt: Uh, da können wir nichts machen, das hat die Flughafengesellschaft leider schon anders entschieden. –, und auf der anderen Seite des Saales sitzt die Flughafengesellschaft, die sagt: Oh, können wir leider nichts machen, weil wir sind abhängig von dem, was die Eigentümer entscheiden. –, da müssen wir die Dinge mal ein bisschen sortieren. Dazu gehört zunächst, dass sich die Eigentümer – wir reden hier vom Land Berlin, weil wir das Berliner Landesparlament sind und die Aufgabe haben, die Berliner Landesregierung zu kontrollieren – mal in der Sache damit beschäftigen, mit welchen Ideen und Vorschlägen sie überhaupt in diese Debatte reingehen möchten, denn nur so können sie am Ende glaubhaft unterlegen, dass sie sich tatsächlich mit dem Willen des Volksentscheides auseinandergesetzt haben und nicht, dass sie darauf verweisen, man könnte ja Folgendes fordern, aber leider will das Land Brandenburg das nicht, und dann lassen wir doch lieber gleich schon mal die Forderung. Oder man müsste und könnte dieses oder jenes machen, dazu müsste aber die Flughafengesellschaft was anderes machen. Leider hat die Flughafengesellschaft aber beschlossen, dies oder jenes zu machen. – Das ist ja keine glaubwürdige Herangehensweise an die Aufgabenstellung, Herr Kollatz-Ahnen!

Zunächst einmal müsste sich doch das Land Berlin damit beschäftigen zu fragen: Welches sind jetzt die rechtlichen Vorgaben, mit denen wir uns hier beschäftigen müssen? Welche Rechtsvorschriften gelten? Welche Änderungen wären erforderlich, um einen Weiterbetrieb von Tegel möglich zu machen? –, um dann abzuwägen: Welche realistischen Chancen haben wir, das hier zu ändern? Das wäre eine Aufgabe, die man hier jetzt mal darstellen müsste. Insofern ist es in der Tat interessant, mal zu erfahren, welchen Auftrag im Wortlaut der Gutachter vom Senat bekommen hat. Umfasst das all diese Aufgabenstellungen überhaupt? Dann würde uns, um kurz beim Thema Gutachter zu bleiben, auch noch interessieren – vielleicht können Sie uns das auch vor dem weiteren Berichtsdatum mitteilen –, welche Stellungnahme und Urteile es von diesem Richter gibt, wo er sich schon mal über das Thema Flughafen, Flughafenplanung oder Flugrouten geäußert hat und wie diese Stellungnahmen in der Vergangenheit ausgesehen haben. Wenn wir sagen, wir haben erst mal die Aufgabenstellungen richtig formuliert, weil wir identifiziert haben, um welche Rechtsfragen es geht, dann muss man darüber hinaus mit den anderen Eigentümern dieser Flughafengesellschaft reden. Das ist ja logisch, nur so kriegen wir eine andere Beschlussfassung der Gesellschaft am Ende hin. Das ist doch ein politischer Prozess.

Es ist natürlich richtig, was der Kollege Wolf gesagt hat. Wir haben in beiden Bundesländern Volksentscheide, die findet man in dem einen oder anderen Bundesland gut oder weniger gut, aber sie sind jedenfalls in der Welt. Jetzt muss man aber doch mal politisch diskutieren: Wie geht man damit um, wenn man sie befolgen will? Also wenn wir sagen, wir haben hier einen in Berlin, den nehmen wir ernst, den wollen wir weitestgehend umsetzen, und die Brandenburger sagen, wir haben das Gleiche in Brandenburg, dann erwartet man natürlich, dass es hier einen politischen Dialog, einen Prozess gibt, der anschließt an die rechtliche Bewertung des Themas, und dass man sich auch mal mit der Fragestellung beschäftigt: Wir haben hier den Konsensbeschluss von 1996. Toll, davon ist ja auch nicht alles umgesetzt. Man hält sich immer nur an dieses Thema Single-Airport, die anderen Themen, die in diesem Konsensbeschluss drin waren, hat man ja geflissentlich in der Versenkung verschwinden lassen. Insofern erschüttert es ein wenig die Glaubwürdigkeit, wenn man sagt, der Konsensbeschluss ist unser Heiligtum, an das wir uns einzig und allein halten, denn mich würde andernfalls mal interessieren, mit welcher Begründung man andere Teile des Konsensbeschlusses nicht weiterverfolgt hat und wie da die rechtliche Bewertung und die Beschlussfassung der Eigentümer gewesen ist.

Im Übrigen könnte man sich auch mal mit der Frage beschäftigen, ob nicht die Flughafenplanung und die Aufgabenstellung an eine landesübergreifende Flughafengesellschaft möglicherweise mal fortzuschreiben sind, genauso wie man darüber diskutieren kann, wie mit der gemeinsame Landesplanung umzugehen ist. Wo steht geschrieben, dass nur die Kündigung des Vertrages möglich ist und nicht eine Weiterentwicklung, eine Nachverhandlung, eine Ergänzung? Auch da führen Sie ein bisschen die Öffentlichkeit in die Irre, wenn Sie sagen: Es gibt nur die Variante Kündigung, und das kann ja keiner wollen. – Natürlich ist das nicht die einzige Alternative, und auch hier wäre mal politisch vonseiten des Landes Berlin darzustellen: Welche Interessen gäbe es denn, so eine Landesplanung zu ergänzen, möglicherweise unter dem Aspekt der Flughafenplanung, möglicherweise unter dem Aspekt von anderen Interessen? Vielleicht gibt es ja sogar auch in Brandenburg noch Interessen, die man gerne berücksichtigt haben möchte. Das ist ja ein komplexeres Thema, als es von Ihnen dargestellt wurde.

Dann zum Thema Unternehmenskonzept und Wirtschaftlichkeit von Tegel und der gemeinsamen Flughafengesellschaft: Sie können uns doch nicht auf der einen Seite sagen, Sie rechnen mit den Kapazitätserweiterungen mit einem Passagieraufkommen von 58 Millionen Fluggästen, und uns auf der anderen Seite erklären, dass bei 20 Millionen Fluggästen zusätzlich, die Sie da mit reingerechnet haben, nicht beide Flughäfen wirtschaftlich zu betreiben sind. In Klammern: Wenn man ein bisschen sophisticated ist, könnte man sagen, mit Schönefeld und BER würden Sie dann ohnehin schon zwei Flughäfen betreiben. Frage: Ist das durch den Gesellschafterbeschluss eigentlich gedeckt? Dann, könnte man sagen, Tegel wäre der dritte Flughafen, den Sie hier betreiben. Also wenn das Passagieraufkommen so ist mit 58 Millionen, dann müssen Sie uns mal darlegen, wie sich das wirtschaftlich rechnet oder warum es sich nicht rechnen soll. Auch hier erzählen Sie uns was, und ich werde im Hauptausschuss immer ein bisschen allergisch, wenn hier Thesen und Behauptungen in den Raum gestellt werden und man das anhand von Zahlen nicht nachvollziehen kann. Das finde ich hier immer so ein bisschen unsolide. Deswegen wäre auch mal Ihre Aufgabe – die Gelegenheit will ich Ihnen auch gerne geben –, uns dieses Zahlenwerk, mit dem Sie diese These aufstellen, hier auch mal vorzulegen, damit wir es nachvollziehen können.

So hat man, glaube ich, die wichtigen Themen, um die es hier geht, mal sauber getrennt, und Ihre Aufgabe ist, um glaubwürdig zu bleiben, wenn es darum geht, dass man sich dafür einsetzen will, dem Volksentscheid zu folgen und alles zu tun, um diesen Flughafen offen zu halten, sich auch tatsächlich mit den eben von mir genannten Themenfeldern zu beschäftigen. Ansonsten erwecken Sie natürlich den Eindruck, dass Sie jetzt so tun, als würden Sie sich hier um ein Thema kümmern, aber in Wahrheit durch Vermischung und Ausblendung von wesentlichen Aspekten das Ziel in eine ganz bestimmte Richtung geht, nämlich dass Sie am Ende diesen Verfahrensweg machen wollen: Sie wollen es jetzt nicht selber entscheiden. Sie tun so, als ob Sie was machen, beauftragen ein Gutachten, von dem schon klar ist, das dabei nichts rauskommt, um dann dem Parlament vorzulegen: Ging leider nicht anders, müssen wir doch zumachen. – Aber ich glaube, so einfach werden Sie aus dieser ganzen Diskussion politisch nicht rauskommen. Da werden Sie sich mit ein bisschen mehr Inhalt und Details auch gegenüber dem Parlament erklären müssen, und darum würde ich dann auch tatsächlich bitten.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Besten Dank, Kollege Goiny! – Als Nächstes Frau Meister!

**Sibylle Meister (FDP):** Vielen herzlichen Dank! – Ich glaube, da hat der Herr Goiny schon ein paar wichtige Punkte angesprochen. Wir müssen wir uns noch mal deutlich vor Augen führen: Wir sind nicht mehr in der Phase vor dem Volksentscheid, sondern wir sind in der Phase nach einem Volksentscheid, wo 198 000 Berliner und Berlinerinnen mit Ja abgestimmt haben. Insofern geht es darum, jetzt die Dinge umzusetzen, und da sind mir noch ein paar Punkte aufgefallen, Herr Kollatz-Ahnen, in Ihrer Erklärung, die mir etwas unklar geblieben sind. Wenn in Bezug auf die Flughafengesellschaft das Land Brandenburg erklärt, dass es dort ein finanzielles Problem hätte oder sehen würde, dann hat das doch, wenn wir jetzt alle ganz ehrlich sind, mit Tegel eher weniger zu tun, sondern damit, dass wir an dem BER bauen und bauen und bauen. Das finanzielle Problem der FBB entsteht doch nicht wegen Tegel, sondern wegen des ausgesprochen langen Zeitraums, in dem wir darüber nachgedacht haben, wie wir die Sprinkleranlagen im BER erledigt kriegen.

Da schließt sich die zweite Frage an. Wenn es jetzt so klingt, als ob wir den Masterplan, die Erweiterung BER, gerade im Handstreich umsetzen könnten, dann besteht ja auch dort die Frage, ob dieser Handstreich nicht womöglich auch wieder 21 Jahre dauert und damit natürlich zu finanziellen Problemen auch auf der Seite von Brandenburg führt. Also ich glaube, da müssen wir uns ein Stück weit ehrlich machen, wie man mit den Bürgern und den Bürgerinnen umgeht, wie wir dort argumentieren.

Das Gleiche gilt für den Lärmschutz. Ich habe es, hoffe ich, richtig verstanden, dass diese imaginäre Zahl von 1 000 Gebäuden, die in Reinickendorf abgerissen werden sollten, nun wirklich in das Reich der absoluten Märchen gehört. Ich hatte schon ein bisschen um meinen Heimatbezirk gebangt. Bei 1 000 Gebäuden, 30 000 Wohnungen, 60 000 Menschen, wäre das ganze Märkische Viertel womöglich weg. Das erscheint mir jetzt doch ein bisschen sehr hoch gegriffen, zumal es ja ganz offensichtlich so war, dass man den Lärmschutz für die Betroffenen – und das ist jetzt völlig unabhängig davon, wie man das definiert; wir wissen alle, die Menschen am Kurt-Schumacher-Damm, in der Residenzstraße usw. sind massiv betroffen – immer weiter hinausgezögert hat, bis wir jetzt – und da sind wir auch gespannt, wie Sie damit ab 2019 umgehen werden – auf jeden Fall einen Lärmschutz dort zur Verfügung stellen müssen. Das ist auch richtig so, und ich bin mir ganz sicher, dass sich das irgendwann auch im Haushalt niederschlagen wird, denn es wird ja dann mal Zeit.

Bezüglich der Umsetzung wollte ich doch noch mal nachfragen – weil ich finde, auch das ist jetzt nicht wirklich deutlich geworden –, warum der Widerruf vom Widerruf durch das Land Berlin noch nicht erfolgt ist. Das kann ja nun wirklich völlig unabhängig von Brandenburg und irgendeiner noch zu verhandelnden Regierung schon mal erfolgen. Vielleicht könnten Sie das noch kurz beantworten. – Danke schön!

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Herzlichen Dank, Frau Kollegin! – Als Nächstes Herr Melzer und zum Abschluss Herr Urbatsch.

**Heiko Melzer** (CDU): Nach den Diskussionen heute bleibt für mich leider der Eindruck, dass seitens des Senats dem Flughafen Tegel seine Existenz genommen und der Flughafen BER seiner wirtschaftlichen Existenz beraubt werden soll. Ich hoffe, dort nicht richtig zu liegen, allerdings merke ich auch, dass es in den letzten Jahren der Debatte bei beiden Themen ein großes Umdenken bei den zentralen Fragen nicht gegeben hat. Einen positiven Aspekt möchte ich aber auch kurz beleuchten, der heute für mich als neue Zahl aufgekommen ist. Herr Lütke Daldrup, Sie haben vorhin die Fertigstellungszahlen zum 31. 10. genannt, was die beiden Problembereiche Türen und Sprinkler betrifft, nämlich 79 Prozent und 77 Prozent. Das bedeutet noch nicht, dass dort alle Probleme gelöst sind, sondern dass man nur erst mal gemessen hat. Sie haben auch gesagt, die Wirkprüfung wird ein bis zwei Monate dauern. Das ist deutlich weniger als acht Monate, die mal kolportiert worden sind. Für mich bleibt dann die Frage übrig: Wenn Sie bis zum Ende dieses Jahres bei sämtlichen Türen und Sprinklern wissen wollen, was noch im Argen liegt, mit welchem Nachbuaufwand rechnen Sie dann ab Ende des Jahres? Sie haben eben angedeutet, dass möglicherweise zu pessimistisch kalkuliert worden ist in der Vergangenheit. Mit welchem Bauaufwand rechnen Sie dann tatsächlich? Das ist die einzige Größe, die noch fehlt außer der Wirkprüfung, um auf das Terminband zu kommen, das am Ende jeden Berliner interessiert, nämlich wann der Flughafen fertig gebaut, abgenommen, wirksam ist und ans Netz gehen könnte? Das wollen Sie auf der Aufsichtsratssitzung der FBB, wenn ich Sie richtig verstanden habe, auch verkünden. Deswegen meine Fra-

ge: Wann ist diese Aufsichtsratssitzung, auf der endlich ein Termin des Termins genannt wird? Das wird ja noch in diesem Jahr sein. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie das noch mal konkreter machen könnten.

Ein weiterer Punkt – da will ich nur wissen, ob ich Sie richtig verstanden habe –: Sie sprachen davon, dass der Rahmen- und Steuerungsterminplan im August vorgelegt wurde. Mir ist wichtig: Ist das ein Terminplan seitens der FBB oder ein abgestimmter Terminplan der Flughafengesellschaft mit den bauausführenden Unternehmen gewesen? Das eine ist ein Wunschzettel, hat auch was mit Weihnachten und Fertigstellung zu tun, und das andere ist tatsächlich ein gemeinsames Commitment. Ich möchte schon gerne wissen: Gibt es eine gemeinsame Ansage von Flughafengesellschaft und bauausführenden Unternehmen, oder gibt es einen Wunschzettel der Flughafengesellschaft für all jene, die noch an den Weihnachtsmann glauben? Das ist schon noch ein qualitativer Unterschied.

Zuletzt bitte ich Sie – nicht zwingend jetzt hier und mündlich, sondern vielmehr als schriftlichen Bericht an den Hauptausschuss und aus unserer Sicht auch nicht versteckt im Datenraum, sondern öffentlich –, zu drei Zahlenkomponenten, die Sie genannt haben, eine Unterlegung vorzulegen. Das eine ist: Sie haben gesagt, Tegel hat ca. 100 bis 200 Millionen Euro Zusatzaufwand, Defizit, wie auch immer, wenn man das durchkalkuliert. Dahinter müssen ja Rechenmodelle stehen. Das haben Sie ja mit Sicherheit nicht aus der hohlen Hand gesagt. Deswegen bitte ich Sie, diese Rechenmodelle dem Parlament, uns im Hauptausschuss, vorzulegen.

Zweitens: Sie haben gesagt, dass Sie seitens der Gesellschafter gebeten worden sind zu prüfen, welche Auswirkung eine Verlegung der Kernflugzeit von 5 Uhr morgens auf 6 Uhr morgens hätte. Ich gehe davon aus, dass nicht gemeint ist, Sie machen auf den Zufahrtswegen und der Autobahn Tempo 30 und malen den Seitenstreifen grün an; dann kommen die Leute langsamer zum Flughafen und können später losfliegen. Dafür wird es ein Modell geben, das für den Hauptausschuss zugänglich und auch mit Zahlen unterlegt ist, was das für die Kapazität bedeutet, aber auch für die Wirtschaftlichkeit der Einheit BER.

Drittens und Letztens, das ist der größte finanzielle Punkt: Ein Masterplan ist schön, bleibt aber ein Plan, solange man kein Finanzierungskonzept hat. Das Finanzierungskonzept für den Masterplan ist aus unserer Sicht noch völlig offen. Auch der Senat hat gesagt, dass es dazu noch nichts Abschließendes gebe. Ist es mal zwischen den Gesellschaftern oder in der Gesellschaft diskutiert worden? Was sagen das Land Brandenburg und der Bund dazu? Dazu hätte ich gern von der Flughafengesellschaft eine Auskunft, aber mit Blick auf den Gesellschafter Land Berlin: Wenn unstrittig ist, dass der Flughafen ausgebaut werden muss, dann muss auch unstrittig sein, dass das Land Berlin als Gesellschafter in der Lage sein muss, einen solchen Masterplan zu finanzieren oder mitzufinanzieren. – Herr Kollatz-Ahnen! Deswegen ist es ein bisschen sehr dünn, wenn Sie darauf verweisen: Da wir noch nicht wissen, was an anderen Stellen passiert, machen wir uns keine Gedanken über die Finanzierung des Masterplans. – Damit ist das kein Ausbau- und Kapazitätserweiterungsplan, sondern ein Luftschloss, und das kann nicht Ihr kommunikatives Ziel beim Flughafen sein; das hatten wir lange genug.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Eine Nachfrage an Sie, bevor ich das Wort dem Kollegen Urbatsch gebe: Ich habe richtig verstanden, eine schriftliche Berichtsbitte, die drei Zahlen der Rechenmodelle und die Kernflugzeitgeschichte von 5 Uhr auf 6 Uhr. Soll die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auch schriftlich erfolgen oder mündlich?

**Heiko Melzer (CDU):** Schriftlich, bitte.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Dann würde ich ergänzen, dass die Rechtsvorschriften, die Kollege Goiny gerade angesprochen hat, gegebenenfalls auch schriftlich nachgereicht werden. Dann hat man ein komplettes Package. Es würde wahrscheinlich den Rahmen hier sprengen, das hier in aller Ausführlichkeit darzustellen. Es ist gleich, wenn Sie dran sind, die Frage an den Senat und auch an die Flughafengesellschaft, zu wann das am besten erfolgen könnte. – Zum Abschluss Herr Kollege Urbatsch, und ich würde die SPD-Fraktion bitten, etwas aufmerksamer zu folgen. – Herr Urbatsch!

**Marc Urbatsch (GRÜNE):** Danke, Herr Vorsitzender! – Wir alle stellen uns hier gemeinsam zuweilen die Frage, wie so ein Desaster wie beim BER zustandekommen konnte und was Politik dazu beitragen kann. Wenn ich mir heute die Fragen, Details und was alles von der Opposition zusammengerührt wird, anhöre, bekomme ich wirklich eine Ahnung, wie so etwas entstehen kann. Für viele der Detailfragen, die Sie heute selbst bemängeln, wäre Zeit gewesen, mit dem Volksentscheid Klarheit zu schaffen, das wesentlich genauer zu formulieren und damit Hinweise zu geben, wie Sie sich das Ganze vorstellen. Der Senat kommt dem nun nach, stellt den Volksentscheid vom Kopf auf die Füße, gibt dem die rechtliche Grundlage, der Gutachter fängt an zu arbeiten. Ich kann mich nur bedanken, dass Sie – anders als beim Sonderermittler im Fall des Anschlags auf dem Breitscheidplatz – heute nicht noch die Unabhängigkeit des Gutachters bemängeln. Das haben Sie sich diesmal gespart. Der kann jetzt in Ruhe

seine Arbeit machen. Vielleicht gibt es einen Lernerfolg. Wenn ich höre, was beim letzten Mal gesagt wurde, dass der Sonderermittler nicht vernünftig arbeiten würde, nicht unabhängig wäre: Ich glaube, er hat uns eines Besseren belehrt. – Lassen Sie den Gutachter seine Arbeit machen. Wir wissen in drei Monaten mehr. Dann haben wir eine vernünftige rechtliche Aufarbeitung der ganzen Sache und eine Grundlage und nicht dieses Stückwerk, das Sie uns heute präsentieren. Ich verstehe natürlich, dass Sie die Schraube weiterdrehen und dem Affen Zucker geben müssen. Ich würde sagen, die Landesplanung zu kündigen, ist eines. Ich warte nur darauf, dass Sie Sanktionen gegen Brandenburg und den Bund fordern, aber hoffe, dass wir in den nächsten Sitzungen nicht dahin kommen. – Danke schön!

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Danke, Herr Urbatsch! – Jetzt gehen wir in die finale Beantwortungsrunde des öffentlichen Teils. Vielleicht vorab die Frage, ob es Ihrerseits für den nichtöffentlichen Teil weiteren Diskussionsbedarf gibt. Das würde ich gern kurz abfragen, glaube aber, dass das nicht erforderlich ist, weil wir bisher mit Öffentlichkeit und Medien inhaltlich gut weitergekommen sind. – Wunderbar! Dann müssen wir nicht in eine zweite bzw. dritte Runde einsteigen. Mein Vorschlag wäre, dass wir wieder mit dem Finanzsenator anfangen und mit Herrn Lütke Daldrup und Herrn Böhning, den ich ganz herzlich begrüße, fortfahren. – Bitte schön!

**Senator Dr. Matthias Kollatz-Ahnen (SenFin):** Danke! – Ich kann vielleicht einen Satz zu Herrn Böhning sagen. Ich hatte erfahren, dass Herr Böhning heute im Zuschauerraum sitzt, und es hat eine Frage gegeben, die die Details dessen betrifft, was mit Herrn Paetow vereinbart ist und ob seine Urteile in der Vergangenheit gelesen worden sind. Ich hatte vorhin vorgetragen, dass diese Beauftragung auf Vorschlag des Regierenden Bürgermeisters, Herrn Müller, erfolgt, und insofern kann Herr Böhning die Frage, ob ein Studium der Urteile von Herrn Paetow stattgefunden hat, sicherlich besser beantworten als ich.

Es ist so, dass wir bei den Gutachten, die wir als SenFin haben erstellen lassen, nicht nur – in Anführungsstrichen – auf Rechtsanwälte, Wirtschaftsprüfer o. Ä. Bezug genommen haben, sondern ich habe vorhin deutlich gemacht, dass es diese Ebene des Rechts gibt, und das ist eine sehr wesentliche Ebene. Deswegen haben wir Herrn Kipp beauftragt. Das Gutachten ist veröffentlicht worden. Herr Kipp war über lange Jahre mit diesem Verfahren sehr wohl befasst. Es ist auch so gewesen, dass er von mehreren Institutionen, die sich mit dieser ganzen Diskussion befassen, in anderen Zusammenhängen danach gefragt worden ist. Es kann durchaus Sinn machen, dass jemand, der in seiner Richtertätigkeit mit solchen Fragen befasst war – bei Herrn Kipp ist es lange her –, als Gutachter gefragt wird. Das erhöht eher die Qualität der Gutachten, wie man unschwer merkt, wenn man in diese Gutachten reinschaut.

Ich will deswegen auf einen Punkt hinweisen: Es ist richtig, dass der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages und dann auch abgeleitet der Wissenschaftliche Dienst des Abgeordnetenhauses eine gewisse Schlüsselfunktion beim Thema Widerruf bzw. Widerruf des Widerrufs sieht. Wer sich das Gutachten von Herrn Kipp ansieht, der viel mit diesen Themen zu tun hatte und jetzt durch das Gutachten wieder hat, findet dort eine differenzierte und sehr viel detailliertere Auseinandersetzung mit dem Stoff, als sie sich beim Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages und folgend dem des Abgeordnetenhauses befindet. Insofern ist es wichtig, dass Herr Paetow all diese Grundlagen bekommt. Auch diese sehr detaillierte Ausarbeitung, die Herr Kipp dazu gemacht hat, wird ihm nicht vorenthalten werden. Wenn man sich das durchliest – ich will es nicht im Einzelnen durchgehen –, ist es so, dass Herr Kipp darauf

hinweist, dass wir es hier mit ein paar Spezialitäten zu tun haben. Erstens ist der Widerruf vom Widerruf schon eine bestimmte Spezialität, und zweitens ist es so, dass die Genehmigung von Tegel eine Genehmigungsfiktion ist, d. h. nicht eine planrechtliche Genehmigung klassischer Art, gegen die geklagt wurde und die die Gerichte bestätigt haben, sondern eine Fiktion ist.

Insofern ist es so, dass in dem Überleitungsgesetz, mit dem er sich befasst – die Wissenschaftlichen Dienste sind bei der Auseinandersetzung damit nicht so tief vorgedrungen –, in § 71 Luftverkehrsgesetz vorgesehen ist, dass die Fiktion nicht mehr wirksam ist, wenn für den Flugplatz eine Genehmigung oder eine Änderungsgenehmigung nach § 6 erteilt oder eine erteilte Genehmigung oder Änderungsgenehmigung bestandskräftig zurückgenommen oder widerrufen ist. Er beschäftigt sich auch damit, was der Bundesgesetzgeber damit gemeint hat, ob es so sein könnte, dass eine Genehmigungsfiktion, wenn sie einmal bestandskräftig beseitigt worden ist, was hier zweifelsohne der Fall ist, überhaupt noch mal aufleben kann. Dieser Frage gehen zum Beispiel die Wissenschaftlichen Dienste gar nicht nach. Das wird in der vertieften Betrachtung von Herrn Kipp gemacht. Deswegen kommt er an einem Punkt zu einem Zentrum, was im Übrigen interessanterweise im Kern auch nicht strittig ist, mit dem Gutachter, der für Ryanair geschrieben hat, dass man nämlich auch deswegen bei dem Thema eine Abwägung landet. Immer wenn ich bei dem Thema eine Abwägung lande, muss ich einer nicht kleinen Bevölkerungsgruppe sagen, dass aus unabweisbaren Gründen in ihre Rechte eingegriffen wird. Deswegen ist es nicht nur das Thema: Ich stehe auf Tegel –, sondern die Frage ist: Gibt das Thema: Ich stehe auf Tegel – ausreichend rechtliche Grundlage, um eine solche Abwägung von Interessen verschiedener Bevölkerungsgruppen so auszugestalten?

Ich habe nur auf diesen Aspekt hingewiesen, weil er von Frau Brinker angesprochen worden ist, aber klar ist, dass wir das mitnehmen. Wenn aus irgendwelchen Gründen nicht alle diese Ausarbeitungen bei Herrn Paetow sind, werden wir und die Senatskanzlei dafür sorgen, dass er sie bekommt. Er wird das alles haben. Wichtig ist, dass er das alles noch mal würdigen kann. Ich wollte nur darauf hinweisen, dass die vertiefteren Grundachten, die wir nicht ganz grundlos haben, weil es sich um eine komplexe Rechtssphäre handelt, sagen: Ihr müsst dort noch einem deutlich anderen Tatbestand nachgehen. – Das führt dazu, dass diesem Thema der Abwägung eine zentrale Bedeutung zufließt.

Dann ging an mich die Frage nach der Finanzierung der EIB. Ich muss darauf hinweisen, dass die Kleiderordnung so ist, dass das Darlehen der EIB nicht dem Senat von Berlin gegeben wird, nicht dem Land Berlin, sondern der Flughafengesellschaft. Ich vermute, dass Frau Brinker die Frage auch deswegen gestellt hat, weil sie weiß, dass ich mal bei dieser Institution gearbeitet habe und ein bisschen weiß, wie die EIB an solche Sachen herangeht. Ich glaube, dass konstruktive Gespräche mit der EIB über diesen Themenkomplex möglich sind, aber dass die EIB wie jede andere Bank über sich nun schon mehrfach nach hinten verschoben habende Zeithorizonte nicht glücklich ist. Das werden sicherlich nicht ganz einfache Gespräche, aber ich glaube, dass es guten Anlass dafür gibt, davon auszugehen, dass die EIB konstruktive Gespräche führen wird. Wenn ich das von außen beeinflussen kann, werde ich das in diesem Sinne tun.

Es ist dann von Frau Brinker die Frage des Sonderausschusses angesprochen worden. Ich kann als Person eine Meinung dazu haben. Es ist aber offensichtlich, dass die Frage, welche Ausschüsse eingerichtet werden, eine Entscheidung des Parlaments ist. Es ist aber zwischen



Herrn Lütke Daldrup und mir klar – das gilt auch für den Senat –: Wir wissen und halten das auch für richtig, dass diese ganzen Themen einer intensiven parlamentarischen Diskussion und auch der Ausschusdiskussionen bedürfen. Deswegen – das hatten Sie einleitend hervorgehoben – bemühen wir uns, wenn immer es möglich ist, zu solchen Terminen anzutreten. Es ist auf keinen Fall daran gedacht, dieses weitere Thema ohne Parlament zu behandeln. Das ist nicht mein Verständnis, das ist nicht das Verständnis des Senats, und es gibt die Verabredung mit Herrn Lütke Daldrup, dass es immer breiten Raum für die parlamentarische Diskussion gibt. Sie als Parlament oder auch als Ausschuss müssen entscheiden, in welchem Format das stattfindet. Wir werden immer dafür zur Verfügung stehen. Deswegen sind wir unter anderem heute hier.

Herr Goiny hatte an ein einem Punkt aus meiner Sicht den Eindruck erweckt, wir tun nur so als ob. Nein, das ist nicht so. Aber im Gespräch über die unterschiedlichen Vorhaben – deswegen muss man diese Ebenen auseinanderhalten – hatte ich darauf verwiesen, dass das vielleicht zwei Phasen sind. Die Phase eins ist: Ich habe dafür geworben, dass es diesen Volksentscheid gegeben hat, und gefragt, ob die anderen bereit sind, über dieses Thema unter diesem Gesichtspunkt neu nachzudenken. Bisher hat das nicht zu großen Veränderungen geführt, aber es ist klar, dass wir dann nicht sozialarbeiterisch sagen: Es ist gut, dass wir mal darüber geredet haben –, sondern es wird, wenn das nicht zu Ergebnissen führt, sowohl in der Gesellschafterversammlung als auch zu einem anderen Zeitpunkt – dazu komme ich gleich beim Thema der Landesplanung – noch mal zu formalen Anträgen kommen. Nur vergrößert man die Chance zur Annahme von Anträgen nicht – das weiß Herr Goiny eigentlich besser –, wenn man sagt, wir kommen am besten als Tischvorlage mit einem Grundsatzantrag und sagen: Ihr sollt unmittelbar, in den nächsten fünf Minuten, darüber entscheiden. – Dadurch hat man ziemlich sicher das Gegenteil von dem erreicht, was das Volksbegehren und der Volksentscheid wollten. Wir haben in der ersten Phase gesagt, wir werben dafür, und haben jetzt gelernt, dass wenig Bereitschaft dazu da ist. Aber es ist klar, wenn das jetzt nicht besser wird, wird es die Frage einer formalen Abstimmung geben. Bitte verstehen Sie es nicht falsch, wenn wir sagen, das machen wir in der Phase zwei, denn das machen wir, um die Chancen zu erhöhen, und nicht, um die Chancen abzusenken. Deswegen habe ich dazu eine andere Auffassung, als es von Herrn Goiny dargestellt worden ist.

Im Übrigen gilt das auch für den Landesentwicklungsplan. Über den Landesentwicklungsplan ist irgendwann formal zu entscheiden. Der kommt dann auch noch mal ins Parlament. Auf der Ebene des Senats steht die Beschlussfassung im Jahr 2019 an. Dann wird auch dieses Dokument ins Parlament kommen, und das darf man nicht ganz so leicht nehmen. Frau Meister hat vielleicht ein bisschen falsche Vorstellungen. Wir haben einen Entwurf, der relativ weit gediehen ist, und wir haben im Übrigen auch alte Beschlussdokumente, die, wenn wir in neuen Beschlussdokumenten schweigen, natürlich weiter gelten. Wenn wir aber in neuen Beschlussdokumenten andere Beschlussfassungen haben wollen, können wir die nicht allein als Berlin durchsetzen, sondern brauchen die Zustimmung auch auf der Landesplanungsebene von der anderen Seite. Deswegen war in der gemeinsamen Kabinettsitzung klar, dass die Zustimmung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erfolgen kann. Deswegen hat das Land Berlin in der Protokollnotiz deutlich gemacht, dass es sich nach Abschluss der Begutachtung und Prüfung durch Herrn Paetow vorbehält, entweder einen Änderungsantrag zu stellen oder den Prozess anzuhalten. Aber man muss wissen: Zwischen dem Anhalten eines Prozesses und dem Stellen eines Änderungsantrags ist noch immer ein Unterschied, dazu mal einen anderen Plan zu schreiben, nämlich einem anderen Plan müssen dann auch andere zustimmen. Wenn man

jetzt mit einem anderen Plan anfängt, ist es, glaube ich, so, dass das Hohe Haus und auch der Ausschuss wissen, dass man beim Zeithorizont mit einigen Jahren rechnen muss. Das heißt, dann redet man nicht über Monate, sondern über mehrere Jahre.

Wichtig ist mir noch, was Herr Melzer beim Thema Masterplan und Ausbau angesprochen hat. Es ist klar, dass der Masterplan ein bestimmtes Finanzvolumen hat, und es ist auch klar, dass dieses Finanzvolumen von der Gesellschaft – so, wie sie ist – nicht aus laufenden Mitteln bestritten werden kann. Was ist die bevorzugte Finanzierungsmethode? – Die bevorzugte Finanzierungsmethode – im Übrigen ist das etwas, zu dem uns die EU-Wettbewerbskommission anhalten würde, wenn wir nicht von selbst auf die Idee kämen – sind Darlehen des Unternehmens. Das heißt, wenn man einen Ausbau hat, ist die bevorzugte Finanzierungsmethode, dass das Unternehmen Darlehen aufnimmt und aus den wirtschaftlichen Erträgen den Ausbau finanziert. Das hängt entscheidend davon ab, wie die Darlehenskapazität des Unternehmens ist, und die Darlehenskapazität wird sich im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme deutlich entwickeln. Ich glaube, das ist relativ offensichtlich. Als Vertreter des Landes Berlin werde ich a) auf die Gesellschaft einwirken, dass sie schaut, was sie durch Einsparungen und Optimierung erreichen kann, b) werde ich auf die Gesellschaft einwirken, was sie in der gegenwärtigen Situation durch zusätzliche Darlehen der Gesellschaft finanzieren kann, aber c): Ja, wenn es durch die Kombination aus den Gesamtkosten und dem Zeitplan der Inbetriebnahme dann einen Restbetrag gibt, wird man über diesen Restbetrag reden müssen, und dann werde ich dem Senat und dem Hauptausschuss Vorschläge machen, wie damit umzugehen ist. Aber der Hauptausschuss hat mir Recht die Erwartungshaltung, dass das, was ich als Erstes und als Zweites gesagt habe, geprüft, ausgewogen und abgearbeitet ist. Die Erwartungshaltung und auch das Ziel des Hauptausschusses wird sicherlich sein, dass auch die dritte Komponente möglichst null ist und wenn sie nicht null ist, dass sie möglichst klein ist.

Insofern ist es so, dass eine solche Situation auftreten kann. Die kann man zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausschließen, und das werde ich auch nicht tun. Ich habe Herrn Melzer so wahrgenommen, dass er uns daran erinnert hat, dass das so kommen kann. Ja, das kann denkgesetzlich nicht ausgeschlossen werden, und dann wird es von meiner Seite Vorschläge dazu geben, denn mit Sicherheit wäre es kontraproduktiv zu sagen, wir ignorieren das einfach, wenn wir glauben, mit allen Möglichkeiten, die wir haben – Man kann Baumaßnahmen nicht durch stramme Haltung ersetzen, und das werden wir nicht tun. Insofern bin ich ganz bei Ihnen. Ich habe nur versucht, jetzt darzustellen, wie wir da weiterkommen. – Herr Vorsitzender! Habe ich etwas vergessen?

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Nein! Das war in der Tat umfassend beantwortet. Dafür ganz herzlichen Dank, Herr Finanzsenator! – Ich würde vorschlagen, dass wir mit der gegenüberliegenden Seite weitermachen. Herr Böhning! Wollen Sie die eine Frage beantworten, die direkt an Sie gestellt wurde? Dann würde ich zum Abschluss gern Herrn Lütke Daldrup das Wort geben. – Bitte schön!

**Staatssekretär Björn Böhning (CdS):** Herzlichen Dank! –Liebe Kolleginnen und Kollegen! Auf zweierlei Ebenen war die Frage – einmal von Herrn Goiny, der jetzt wieder da ist; das freut mich –, ob wir Herrn Paetow in seinem gesamten Lebenslauf gescannt haben. Herr Paetow ist bekanntermaßen ein anerkannter Richter bzw. nicht nur irgendeiner, sondern Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gewesen und hat in seiner Funktion diverse Urteile des Planungsrechts gesprochen. Und Sie sind hoffentlich mit mir einer Mei-

nung, dass er Urteile gesprochen und sich in diesen Urteilen nicht seiner Meinung hingegeben hat, sondern dass seine Urteile rechtliche Abwägungsentscheidungen in verschiedenen Planfeststellungsfragen waren, unter anderem auch zur Frage von Schönefeld. Ich würde dringend dafür werben, dies nicht mit seiner persönlichen Meinung zu unterschiedlichen Themen zu verwechseln, sondern es ist eine Abwägungsentscheidung zu treffen, insbesondere in diesem konkreten Fall im Hinblick auf die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde – was nicht die Berliner Behörde ist, sondern die in Brandenburg – die Abwägungsentscheidung richtig und sachgerecht getroffen hat, und nicht fehlerfrei. Das hat er getan und insofern gibt es an seiner Neutralität keinen Zweifel. Es war aber natürlich auch notwendig, dass wir einen Verwaltungsrechtsexperten gesucht haben, der mit der Materie vertraut ist, damit eine entsprechende Begutachtung stattfinden kann. Insofern ist die Auswahl sachgemäß und richtig.

Zur Frage des Aufgabenbereichs: Der Aufgabenbereich des neutralen Gutachters umfasst die Sichtung und Auswertung der vorliegenden Stellungnahmen der Senatsverwaltung zur Folgenabschätzung bei Umsetzung des Volksentscheides sowie die Möglichkeit, Stellungnahmen auszulösen. Das geht übrigens auch aus der Presseerklärung hervor. Dies beinhaltet auch, dass wir diesen Folgeabschätzungskatalog, der – ich weiß nicht, ob er schon auf der Homepage steht, ansonsten werden wir ihn Ihnen zukommen lassen – auch dem Abgeordnetenhaus und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird. Im Rahmen der Arbeit des Gutachters sollen die rechtlichen Konsequenzen für das Land Berlin sowie für den Luftverkehrsstandort Berlin-Brandenburg und die gemeinsame Landesentwicklungsplanung mit dem Land Brandenburg Berücksichtigung finden. Dabei soll es insbesondere um Prozessrisiken für bestehende Planungen zum Luftverkehrsstandort und etwaige notwendige neue Maßnahmen zur Umsetzung des Volksentscheids gehen.

Im Ergebnis – das hat der Finanzsenator dargestellt – wird folgendes Verfahren in Gang gesetzt: Der Folgeabschätzungskatalog des Senats liegt dem Gutachter vor. Der Gutachter wird arbeiten, dazu eine entsprechende Stellungnahme abgeben, und im Rahmen dieser Stellungnahme hat der Senat die Abwägungsentscheidung, die skizziert worden ist, zu treffen und dem Abgeordnetenhaus zur Beschlussfassung vorzulegen, wobei ich darauf verweise, dass formal ein Volksentscheid einen Abgeordnetenhausbeschluss ersetzt und dementsprechend der Senat aufgefordert ist, etwas zu tun, so wie Sie in allen Sitzungen am Donnerstag den Senat zu unterschiedlichen Dingen auffordern, und der Senat hat sich dazu zu verhalten. Das ist der formale Weg, und diesen formalen Weg werden wir auch in diesem Fall berücksichtigen. Das wird voraussichtlich im Frühjahr nächsten Jahres der Fall sein.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Besten Dank, Herr Böhning, auch für die Zusage, gegebenenfalls noch offene Dinge, zum Beispiel was die Folgenabschätzung betrifft, beizubringen. – Herr Lütke Daldrup! Zur Beantwortung der restlichen offenen Fragen haben Sie das Wort. – Bitte schön!

**Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Es sind eine Reihe von Fragen angesprochen worden. Zum einen sind Fragen zur Masterplanung aufgeworfen worden. Zur Frage der finanziellen Abwicklung hat sich der Finanzsenator bereits geäußert. Ich will darauf hinweisen, dass der Masterplanungsprozess ein Prozess ist, der unter der Vorgängergeschäftsführung im Herbst 2016 begonnen worden ist, der bisher zu drei Aufsichtsratsberichterstattungen in diesem Jahre geführt hat und am 17. November mit einer Beschlussvorlage dem Aufsichtsrat unterbreitet wird. Die Masterplanung hat sich für ein Mid-

field-Entwicklungskonzept ausgesprochen. Einer der tragenden Gründe für diese Entscheidung, die der Aufsichtsrat bereits in der letzten Sitzung bestätigt hat, lag darin, dass wir bei einer Midfield-Entwicklung im direkten BER-Kerngelände keine neue Planfeststellung benötigen und deshalb mit ganz anderen Realisierungszeiträumen rechnen können, als wir rechnen müssten, wenn wir einen neuen Flughafen planfeststellen müssten, wie es bei einer West- oder Nordentwicklung der Fall gewesen wäre oder wie es auch der Fall wäre, wenn Tegel wieder in Betrieb genommen werden sollte. Dann haben wir ein ähnliches Verfahren vor uns. Insofern ist die Frage des Planungsrechts eine ganz entscheidende Frage. Daneben gibt es viele weiteren Fragen: Kapazitätsentwicklung, verkehrliche und logistische Entwicklung, Flugbetriebsflächenabwicklung, Connecting Times, ganz viele flughafenspezifische Fragen, die dazu geführt haben, dass das Konzept, das vorgetragen worden ist, so vorgelegt worden ist.

Ich will ein Wort zu den Vorbehalten, die geäußert worden sind, sagen: Können die das überhaupt bauen? Wir haben mit dem Fluggastterminal so schlechte Erfahrungen gemacht. – Das war im Kern die Frage. Ich werde nicht müde, darauf hinzuweisen, dass, nachdem die Planfeststellung im Jahr 2006 ergangen ist, in relativ kurzer Zeit ein Flughafenbahnhof gebaut worden ist, in relativ kurzer Zeit 39 Flughafengebäude errichtet worden sind, Start- und Landebahnen, Rollwege und vieles mehr gebaut worden ist, und das alles war 2011, 2012 fertig. Das heißt, es sind sehr viele flugbetriebliche Anlagen gebaut worden. Wir haben später die Nordbahn saniert, wir haben in diesem Sommer wiederum weitere Flugbetriebsflächen gebaut. Wir bauen gerade das Interim für die Bundesregierung etc. pp. Es ist nicht so, dass jedes Bauvorhaben der Flughafengesellschaft ein Desaster ist, sondern wir haben in erheblichem Umfang – auch vor Ort zu besichtigen – Fluggebäude gebaut. Wir haben auch das Pier Nord und Pier Süd des FGT fertig, abgenommen. Es ist auch etwas erfolgreich abgeschlossen worden bei all dem, was wir gemeinsam hier beklagen, und ich ganz besonders beklage als mittlerweile verantwortlicher Geschäftsführer.

Das heißt aber auch: Wir werden in der Masterplanumsetzung nie mehr so ein Terminal bauen wie das FGT. Es ist viel zu komplex, viel zu ambitioniert, ein Alleskönnerterminal aus einer Zeit von vor 20 Jahren konzipiert, das mit der heutigen Flughafenrealität nur noch sehr wenig zu tun hat. Es ist ein tolles Terminal, keine Frage, aber der Aufwand, dieses Terminal fertigzubauen, ist gigantisch hoch, wie Sie alle wissen, und es hat uns allen Kopfschmerzen gemacht und macht uns noch einige Kopfschmerzen. D. h. der Masterplan wird auf modularen Gebäuden aufbauen, die sequenziell errichtet werden, die nach Industriebaustandard errichtet werden und mit einer anständigen, aber nicht mit einer Hightech-Qualität. Wir werden mit einfachen Gebäudeinformationssystemen arbeiten und vieles andere mehr, und wir werden uns Generalunternehmern bedienen, damit wir am Ende in der Zeit und in den Kosten fertig werden. Ich sage das so deutlich, um klarzumachen, dass die plumpe Analogie, ein Gebäude ist ein Desaster, nicht übertragen werden kann auf das gesamte Geschäftsmodell des Flughafens, auch nicht auf meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die jeden Tag fast 100 000 Fluggäste in Berlin abwickeln.

Zweiter Punkt: Die Frage zu einem ganz aktuellen Terminalprojekt. Wir haben im Sommer im Aufsichtsrat ein Terminal – T1-E – für 6 Millionen Passagiere beschlossen. Das ist in der Zeit konzipiert worden, in der ich die Freude habe, dem Flughafen als Geschäftsführer zu dienen. Dieses Terminal wird im Dezember ins Baugenehmigungsverfahren gehen, und das wird bis zum Sommer 2019 fertig sein. Also, wir werden Ihnen zeigen können, dass wir am Ende mit dieser neuen Strategie sehr zügig Terminalkapazitäten auf die Beine stellen. Ich werde dem Aufsichtsrat am 17. November dieses Terminal im Detail vorstellen, dem Projektausschuss schon übermorgen, und dann können die Aufsichtsräte zur Kenntnis nehmen, was wir in dieser Frage in den letzten Wochen und Monaten geleistet haben. Ich sage das nur mal so deutlich, weil es wichtig ist, darauf hinzuweisen, dass wir, meine Kolleginnen und Kollegen, an vielen Stellen in der Flughafengesellschaft ordentliche Arbeit leisten, und insofern sollten wir uns nicht zu einseitig auf eine sicherlich sehr ärgerliche Thematik fokussieren.

Herr Melzer! Sie haben konkret gefragt: Wann verkündet er den Inbetriebnahmetermin? – So war die Frage gemeint. Die Frage haben Sie, glaube ich, schon fünfmal gestellt, seit ich die Freude habe, dem Hauptausschuss in meiner neuen Funktion beizuwohnen. – [Zuruf von Heiko Melzer (CDU)] – Sehen Sie! Ich will Ihnen das klipp und klar beantworten, damit kein Missverständnis im Raum stehen bleibt: Der Aufsichtsrat tagt am 17. November. In dieser Aufsichtsratssitzung wird der Aufsichtsrat entscheiden, wann er die nächste Sitzung durchführt. Es ist im Gespräch, Mitte Dezember oder Mitte Januar zusammenzukommen. An einem dieser beiden Termine wird die Inbetriebnahmefrage von der Geschäftsführung vorgetragen werden, und dann wird der Aufsichtsrat darüber zu beraten haben.

Die zweite Frage, die Sie gestellt haben: Was ist mit der Rahmenterminplanung? – Die Rahmenterminplanung haben wir uns nicht einfach ausgedacht, sondern wir haben sie über etwa fünf Monate intensiv mit den Baufirmen abgestimmt. Ich kann Ihnen jetzt hier nicht jedes Detail berichten, weil das Geschäftsgeheimnisse und auch die geschäftlichen Interessen der Firmen betrifft, aber ich kann Ihnen berichten, dass das ein komplexer Prozess ist, der eine Vielzahl technischer Fragen beinhaltet, aber auch eine ganze Reihe von kaufmännischen Fragen, und dass die Vertragssituation der Flughafengesellschaft mit den Baufirmen, wie ich sie im März übernommen habe, nicht sehr günstig ist, dass das nicht immer eine Interessensituation ist, die uns ein leichtes Handeln ermöglicht und auch die Durchsetzung von Terminen erleichtert. Das ist Ihnen bekannt; das haben Sie im Untersuchungsausschuss zur Kenntnis nehmen können. Insofern haben wir eine Vertragssituation, die es nicht leicht macht, alles durchzusetzen, was man verabredet hat. Wir arbeiten aber sehr hart daran, das zu erreichen, und auch dazu werde ich dem Aufsichtsgremium am 17. November ausführlich berichten, ausführlicher, als ich es hier im Hauptausschuss tun kann.

Dann haben Sie gefragt, was mit den Zahlen ist, die nach dem Gutachten immer kolportiert werden, die 100 Millionen bis 200 Millionen Euro Mehrkosten, wenn man die beiden Standorte parallel betreibt. Wir haben nicht den Auftrag der Gesellschaft, einen Plan zu machen, zwei Flughäfen zu betreiben, TXL und BER/Schönefeld-Alt bis 2025, sondern wir haben Abschätzungen gemacht und Schätzungen vorgenommen, was es bedeuten könnte, weil uns diese Fragen in den Aufsichtsgremien gestellt worden sind. Wenn Sie auf die Schätzungen abheben – dazu können wir Ihnen gern bis Anfang nächsten Jahres berichten –, geht es darum, dass wir bei unseren Betrachtungen unterstellen, dass wir den BER tatsächlich aufmachen und betreiben müssen und dass es tatsächlich, Personal, Betriebsmittel und vieles andere erfordert wird, um den BER zu betreiben. Dann ist die Frage, ob daneben ein zweiter, weiterer Flugha-

fen betrieben werden soll; das ist die Frage, die diskutiert wird. So verstehe ich die Debatte. Wenn Sie neben dem BER, wo Sie sowieso Kosten haben, einen weiteren Flughafen betreiben wollen, brauchen Sie erheblich mehr Personal, Sie haben erheblichen Materialaufwand, Sie müssen externe Dienstleister beschäftigen, Sie haben zusätzliche Sicherheitsaufwendungen, Sie haben Mieten usw., und Sie haben eine Erlössituation, die anders ist als am BER. Am BER haben aufgrund der sehr hohen Baukosten – das ist wohl wahr – in der Entgeltgestaltung ganz andere Möglichkeiten aufgrund des Kostendeckungsprinzips Entgelte zu erheben, als wir an einem Flughafen Tegel mit einer weitestgehend abgeschriebenen Betriebsstruktur haben. Das heißt, es gibt ein Entgeltdelta. In Tegel wird weniger verdient als am BER, und in Tegel haben Sie zusätzliche Aufwendungen. Ich rede noch gar nicht darüber, dass wir dort auf mittlere Sicht in erheblichem Umfang in die Infrastruktur investieren müssen, die 1,1 Milliarden Euro sind immer genannt worden, usw. und noch die Lärmschutzthemen haben. Allein das Delta der betrieblichen Aufwendungen auf der einen Seite und der Erlösminderung hat die Geschäftsführung zu der Aussage bewogen, dass wir über einen Korridor von 100 Millionen bis 200 Millionen Euro Mehrkosten Add-on zum BER reden, und das ist die Debatte, die zu führen sein wird. – [Heiko Melzer (CDU): Das schreiben Sie mal auf!] – Ich kann Ihnen nur mitteilen, dass wir diese Aufwendungen nicht aus der eigenen Ertragskraft erwirtschaften können, denn die Fluggäste können nur an einem Flughafen fliegen, und das werden wir Ihnen gern Anfang des Jahres mitteilen.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Dazu gab es vorhin die Berichtsbitte, dass das noch mal schriftlich fixiert wird.

**Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB)** Das habe ich verstanden. Die zweite Berichtsbitte, die Sie geäußert haben, war die Frage zum Lärm. Dieser Berichtsbitte können wir in etwa sechs bis neun Monaten nachkommen. Ich will Ihnen nur zur Klarstellung mitteilen, weil das im öffentlichen Diskurs immer durcheinandergeht, dass die Lärmregularien am Morgen so sind: Von 5 Uhr bis 5.30 Uhr sind nur Verfrühungen zugelassen; von 5.30 Uhr bis 6 Uhr ist normaler Flugbetrieb zugelassen. – Es geht um die Frage, ob in diesem Korridor etwas verändert werden soll. So war der Auftrag der Gesellschafter, und diesen Auftrag werden wir unter den rechtlichen, finanziellen und kapazitiven Bedingungen untersuchen, werden das aber erst fundiert tun können, wenn wir wissen, was aus der Restrukturierung von Air Berlin folgt. Da sind momentan einige Entscheidungen getroffen worden. Die genaue Ausgestaltung der Entscheidungen ist noch nicht final absehbar. Wenn wir das wissen, werden wir den Gesellschaftern dazu eine Information geben, und die werden sie sicherlich auch in die Parlamente tragen, soweit es gewünscht ist.

Einen letzte Punkt will ich noch sagen, weil das hier auch munter diskutiert worden ist: Wie ist eigentlich die Rechtssituation? – Ich trage es Ihnen jetzt vor. – [Heiko Melzer (CDU): Das können Sie auch aufschreiben!] –

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Das würde der Ausschuss gern schriftlich haben, denn das sprengt jetzt den Rahmen. Ich würde Sie bitten, die noch offenen Fragen zu beantworten, die jetzt diskutiert werden können. Es wäre wunderbar, wenn wir das schriftlich bekommen könnten.

**Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB):** Schriftlich kann ich Ihnen dazu nichts aufliefern, denn das ist Aufgabe des Senats. Ich könnte Ihnen die Einschätzung aus Sicht des Flughafens sa-

gen. Es ist aber nicht unsere Kompetenz, uns dazu final zu äußern, weil das Gegenstand des Senatsgutachtens ist.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Das klären Sie untereinander. Wer letztendlich die Unterschrift leistet, ist uns als Ausschuss relativ egal. Hauptsache, Sie arbeiten so zusammen, dass das Dokument am Ende diskussionsfähig ist. Es wäre die Bitte, dass wir das tatsächlich schriftlich bekommen, so habe ich die CDU-Fraktion verstanden. Ich glaube, offen waren jetzt nur noch die beiden Fragen, zu wann die Daten in den Datenschutzraum gelegt werden und die PwC-Frage. Alles andere haben Sie schon wunderbar beantwortet. Es ging nur noch darum, dass wir die offenen Termine terminieren. Bei der Auskunft zum Lärm haben Sie gesagt, in sechs bis neun Monaten. Dann würde ich vorschlagen, dass wir das spätestens bis zum 30. August vorgelegt bekommen. Bei den Rechtsvorschriften und bei den drei Zahlen, den Rechenmodellen, würde ich Sie ebenfalls fragen, bis wann Sie das vorlegen könnten, selbstverständlich gemeinschaftlich mit dem Senat. – Herr Lütke Daldrup!

**Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB):** Das kann ich Ihnen aus der Lamäng nicht final beantworten. Das würden wir uns anschauen und Ihnen dann mitteilen.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Sie können jetzt nicht beantworten, zu wann Sie die drei Rechenmodell darlegen können und zu wann Sie die Rechtsvorschriften, die Sie jetzt gerade mündlich darlegen wollten, hier darlegen wollen? Das verstehe ich jetzt nicht. Zumindest ein Hinweis, zu wann das möglich ist, wäre nicht schlecht. Es gibt dann noch die geübte Praxis, dass man sagen kann, man sei nicht rechtzeitig fertig geworden und bitte um eine bestimmte Vertagung der Drucksache, aber jetzt ohne Termin rauszugehen, finde ich schwierig. – Herr Böhning!

**Staatssekretär Björn Böhning (CdS):** Zu den drei Berechnungen kann ich nichts sagen, aber das Verfahren für die Folgeabschätzung habe ich dargelegt, und im Rahmen dieser Folgeabschätzung wird der Gutachter seine Meinung einbringen, aber auch die unterschiedlichen Stellungnahmen der Akteure, übrigens auch die Stellungnahmen der Fraktionen, in seine Beurteilung einbeziehen. Im Zuge dieses Prozesses wird eine Offenlegung stattfinden, und das können wir im Rahmen der Vorlage an das Abgeordnetenhaus – zur Beschlussfassung – Ende Februar darlegen. – [Christian Goiny (CDU): Wir wollen ja hier eine Einschätzung haben!] –

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Frau Sudhof hat sich dankenswerterweise gerade eingeschaltet. Danke schön! – Frau Staatssekretärin!

**Staatssekretärin Dr. Margaretha Sudhof (SenFin):** Besten Dank, Herr Vorsitzender! – Wir sind in der schwierigen Situation, dass wir vor Nennung eines Eröffnungsdatums keinen belastbaren Businessplan vorlegen können. Nach dem, was der Vorsitzende der Geschäftsführung gesagt hat, ist aus meiner Sicht zunächst mal das Ende des ersten Quartals ein sinnvolles Datum, weil bis dahin diese Folgerewägungen abgeschlossen werden können. Sollte das wider Erwarten nicht der Fall sein, kann man eine Fristverlängerung beantragen – also 31. März.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Das ist ein konkreter Vorschlag. Ich glaube, damit kann der Ausschuss wunderbar umgehen. Dann hätten wir, wie gesagt, noch die Frage, zu wann die letzten Unterlagen im Datenraum nachgeliefert werden und die Frage von Frau Kollegin Brinker zum Thema PwC. – Wer mag die beantworten? – Herr Lütke Daldrup!

**Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB)** Zum Datenraum kann ich nichts sagen. Es liegt mir nicht konkret vor, welche Unterlagen fehlen. Das müssen wir mit der Finanzverwaltung bilateral erörtern. Das können wir sicher schnell klären, ich habe es aber nicht präsent. Von PwC haben wir eine Expertise erbeten. Die ist mir vorgelegt worden, die ist nicht final abgeschlossen, und sie führt in der Frage, wie BER und TXL parallel betrieben werden können, zu keinen substantziellen Ergebnissen.

**Vorsitzender Frédéric Verrycken:** Dann wäre die Bitte, die fehlenden Unterlagen zeitnah nachzuliefern. Zeitnah wäre nach meiner Interpretation zum Ende des Monats. Wenn es aus irgendwelchen Gründen Dinge gibt, die dagegensprechen, wäre der Ausschuss zeitnah zu informieren. Dann hätten wir das Ding soweit abgehakt. – Gut! Dann machen wir nach zweieinhalb Stunden engagierter Diskussion an der Stelle erst mal einen Punkt. Das Thema bleibt uns in der Tat erhalten. – Ich bedanke mich ganz herzlich bei Herrn Lütke Daldrup, bei Herrn Böhning, selbstverständlich auch beim Finanzsenator, dass Sie hier gewesen sind.

Vorhin gab es das Signal, dass es zum nichtöffentlichen Teil keine weiteren Wortmeldungen gibt. Ich würde vorschlagen, wir warten die weiteren Berichte ab, die zügig eintreffen werden. Dann können wir an der Stelle die Tagesordnungspunkte 1 – rote Nummer 0714 – bis 3 für abgeschlossen erklären und die Berichte 0459 B, 0459 A, 0459 D, 0355 B und 0304 B ebenfalls für erledigt erklären. Genauso verhält es sich mit den Berichten 1023 und 0324 A.

Mein Vorschlag wäre, dass wir jetzt eine kleine Pause riskieren. 14.40 Uhr ist es. Ich weiß, es wird heute eine sehr lange Sitzung werden. Gleichwohl ist es gar nicht schlecht, kurz mal den Kopf durchzulüften. Mein Vorschlag wäre, dass wir 14.50 Uhr mit dem nächsten Drittel des heutigen Tages fortfahren und dementsprechend die restlichen Tagesordnungspunkte vor dem Eintritt in die Haushaltsdiskussion plus der ersten kleineren Einzelpläne aufrufen.

[Sitzungsunterbrechung von 14.41 Uhr bis 14.51 Uhr]