

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

28. Sitzung
5. Juni 2013

Beginn: 14.03 Uhr
Schluss: 16.53 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

- | | | |
|----|--|---|
| a) | Antrag der Fraktion Die Linke
Drucksache 17/0284
Keine Rolle rückwärts – Barrierefreiheit beim Neukauf von Bussen der BVG sichern | 0046
BauVerk(f)
GesSoz* |
| b) | Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Drucksache 17/0295
Busse sollen weiterhin barrierefrei sein | 0047
BauVerk(f)
GesSoz* |

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0103](#)
Aktuelle Problemlage beim Bau des Flughafens BER BauVerk
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)
- b) Antrag der Piratenfraktion [0118](#)
Drucksache 17/0882 BauVerk
BER – Neustart aber richtig! Haupt
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0122](#)
Aktueller Stand der Planungen zu den Berliner BauVerk
Flughäfen
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)
- d) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0127](#)
„Sprint“ und geplante Peu-à-peu-Inbetriebnahme BauVerk
des BER: Welches Konzept verfolgt Herr Mehdorn
und welches der SPD-CDU-Senat?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke)

Vorsitzender Andreas Otto: Herzlich willkommen, Herr Mehdorn, zu unserer Ausschusssitzung, zu unserer Anhörung, in der wir uns mit dem Flughafen und damit zusammenhängenden Fragen beschäftigen wollen! – Zunächst ist zu klären, dass wir ein Wortprotokoll machen. Ich denke, dass wir das einvernehmlich so feststellen. Zweitens sehe ich hier diverse Fernsehkameras und Fotografen. Wir müssen Einvernehmen darüber herstellen, dass hier Fernsehaufnahmen erlaubt sind. Gibt es Einwände? Ich würde das sonst gestatten. Wir haben das ja hier schon öfter gemacht. – Also Fernsehaufnahmen sind zugelassen. Die Fotografen würde ich allerdings bitten, hier nicht die ganze Zeit umherzuknippen, sondern: Machen Sie noch drei Bilder – Herr Mehdorn ist frisch und sieht gut aus –, und dann können Sie vielleicht auch Ihr Handwerk beenden!

Zu Beginn – so ist das üblich – würde ich den Fraktionen, die die Punkte eingereicht haben, die Gelegenheit zu einer kurzen Begründung geben. Wir beginnen mit der Fraktion Die Linke. – Vielleicht können Sie Ihre beiden Punkte in einem Redebeitrag begründen, Herr Wolf! Bitte!

Harald Wolf (LINKE): Ich werde versuchen, die Synergie zu nutzen und eine Begründung für beide Besprechungspunkte abzugeben. – Wir sind der Meinung, Herr Mehdorn, dass Ihre eigentliche Aufgabe auf der Baustelle ist und weniger in parlamentarischen Sitzungen. Nichtsdestotrotz dachten wir, nachdem Sie schon seit einiger Zeit in der Funktion des Vorstandsvorsitzenden sind und wir eine Vielzahl von Äußerungen, Vorschlägen, Testballons in der Presse lesen konnten, es sei vielleicht hilfreich, mal direkt mit Ihnen zu sprechen. Von unserer Seite gibt es folgende Fragestellungen: Uns interessiert einmal der Stand des Projekts einschließlich des „Sprint“-Projekts. Also: Wie ist der Stand auf der Baustelle? Wie ist der Flughafen gegenwärtig aufgestellt? Was sind die nächsten Schritte?

Dann die ganze Diskussion um die Teilinbetriebnahme und die Offenhaltung von Tegel: Wie ist da der Stand? Gibt es dazu eine Position des Vorstands? Gibt es dazu eine Position des Aufsichtsrats? Gibt es dazu eine Position des Senats? Mit welchen Risiken ist das verbunden? Wie ist das weitere Prozedere?

Der dritte Komplex ist das Thema Schallschutz nach dem letzten Urteil. Auch da gibt es ja die Diskussion, ob man hier nicht noch mal ein Planänderungsverfahren anstrengen sollte. Das ist eine Diskussion, die, wenn ich es in der Presse richtig verfolgt habe, im Aufsichtsrat und im Gesellschafterkreis noch nicht entschieden ist. Dazu würde ich aber auch gern sowohl von Ihnen als auch vom Senat eine Position hören.

Letzter Punkt ist die jüngste Entwicklung, das EU-Verfahren in Sachen Flugrouten und Umweltverträglichkeitsprüfung. Man kann sich einerseits, wie es der Regierende Bürgermeister in der letzten Plenarsitzung gemacht hat, auf den Standpunkt stellen: Das ist eine Diskussion zwischen der Bundesregierung und der Europäischen Union über die Auslegung des Rechts. Das ist sicherlich richtig, aber nicht ohne Konsequenz – jedenfalls nach unserer Einschätzung – für den Flughafen selbst, denn wenn sich in dem Verfahren die Auffassung der Europäischen Kommission durchsetzen sollte, dann haben wir natürlich auch an dieser Stelle möglicherweise wieder Verzögerungen oder Rechtsunsicherheit, weil dann eine UVP stattfinden muss, Änderung der Flugrouten etc. Auch da würde mich der Diskussionsstand in den Gremien der Flughafengesellschaft interessieren und wie Sie das Thema angehen wollen. – Also Sie sehen, eine ganze Reihe von Fragen, und wir werden sicherlich in den einzelnen Komplexen dann auch noch zu einer ganzen Reihe von Detailfragen kommen, die es wert sind, hier mal erörtert zu werden.

Vorsitzender Andreas Otto: Möchte die Piratenfraktion auch begründen? – Herr Kollege Prieß, bitte schön!

Wolfram Prieß (PIRATEN): Danke! – Natürlich möchten wir auch unseren Antrag begründen. Unsere Auffassung ist: Das Projekt BER benötigt einen Neustart. Die naiven Stümpereien und der kindliche Wunderglaube, mit denen man noch 2012 versucht hat, die mangelbehaftete Flughafengroßbaustelle auf abenteuerliche Weise – ich nenne das Stichwort Mensch-Maschine-System – in Betrieb zu nehmen, und die daraus folgende Pannenserie aus faktischem Baustopp, verkündeten und nicht zu haltenden neuen Eröffnungsterminen, dem Planungschaos, u. a. auch durch Rausschmiss des Generalplaners, und dem völligen Planungsstillstand müssen ohne Verzögerung abgelöst werden durch ein systematisches Neuaufstellen des gesamten Projekts. Das beginnt mit einer schonungslosen und umfassenden Bestandsaufnahme, führt zu einer nüchternen und rationalen ehrlichen Bewertung des Ist-Zustands und endet mit einem Neustart, welcher den Namen auch verdient hat.

Zu diesem Punkt möchte ich zwei wesentliche Anmerkungen machen. Erstens ist ein Kassensturz notwendig. Das bedeutet: Erfassung aller bisher eingegangenen Verpflichtungen und bereits geleisteter Zahlungen, realistische Bewertung von noch zu leistenden Arbeiten und deren Kosten und Erstellung eines realitätsnahen Zahlungsplans für die durch die drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und Bund noch zu leistenden Zahlungen in Jahresscheiben, um auf der Ebene der jeweiligen Haushaltspläne mit reellen Zahlen gegenüber dem Bürger und mit uns als Haushaltsgesetzgeber arbeiten zu können.

Zweitens die realitätsbezogene Bau- und Inbetriebnahmeplanung: Es muss endlich eine verlässliche und vor allem realitätsbezogene Bau- und Inbetriebnahmeplanung auf den Tisch, die für alle am Bau beteiligten und betroffenen Unternehmen, von den Flugunternehmen über die Bahn bis zu den Hoteliers, Gastronomen, Shopbetreibern, Dienstleistern, der Bundespolizei, der Feuerwehr usw. Verbindlichkeit und Klarheit schafft. Der unhaltbare Zustand, ohne ein konkretes zeitliches Eröffnungsziel dazustehen, an dem sich das Handeln des Managements konkret messen lässt und auf das sich die Berliner und brandenburgische Öffentlichkeit einstellen kann, ist zügig zu überwinden. Ein Senat und eine Flughafengesellschaft, die noch nicht einmal in der Lage sind, in mittlerweile einem halben Jahr seit dem letzten Platzen des geplanten Eröffnungstermins eine zumindest mittelfristige Perspektive in Form eines Zeithorizonts für Fertigstellung und Inbetriebnahme des BER zu geben, bedürfen dringender Unterstützung durch das Parlament in Form eindeutiger Beschlusslagen, zumal die Fortentwicklung der Rahmenbedingungen völlig unabhängig vom Stillstand am BER nicht stehenbleibt. Die Leistungsfähigkeit des Flughafens ist laufend zu überprüfen und dem Bedarf anzupassen. Eine unwürdige Eröffnung eines Rekordflughafens der Verspätungen mit einer erneut desaströsen internationalen Außenwirkung ist unbedingt zu vermeiden. Es ist inakzeptabel, wenn es den Anschein hat, hier eine Art unendliche Geschichte zu beginnen mit Stückwerk, Teilinbetriebnahmen, Parallelbetrieb Tegel/Schönefeld und einem Rumpf-BER bei chaotischer und teils widersprüchlicher Kommunikation des Projektfortschritts in der Öffentlichkeit. In solch einem Szenario droht ein europarechtswidriger, dauerdefizitärer Flugbetrieb, der nicht nur den Steuerzahler in Generalhaftung nimmt, sondern auch von den großen Fluggesellschaften so nicht akzeptiert wird, da Teile des drohenden Defizits auf ihrem Rücken ausgetragen werden müssten.

Der Senat als Vertreter eines maßgeblichen Gesellschafters der Flughafengesellschaft und damit des BER hat nun alles zu tun und nichts zu unterlassen, hier einen Neustart des Projektes BER durchzuführen, der diesen Namen auch verdient, unter Berücksichtigung der von uns im Antrag benannten wichtigen Eckpunkte. Insofern freue ich mich über die Anwesenheit des Anzuhörenden Herrn Mehdorn – der am Neustart des Projektes BER besonderen Anteil haben und auf dessen Koordinationsmacht und kühlen Kopf das Projekt maßgeblich angewiesen sein wird –, um von ihm persönlich zu hören, mit welchen Schritten er den Neustart bewältigen will, wie sich in diesen Zusammenhang das Projekt „Sprint“ einordnet und nicht zuletzt, wie der erste Schritt dieses Neustarts, nämlich die Bestandsaufnahme unter der Regie des Technikchefs Herrn Amann, vorangekommen ist und wo wir dort inzwischen stehen. Herr Amann hat kürzlich vor diesem Ausschuss betont, alle Probleme seien lösbar, und wir erwarten nun, dass den Ankündigungen auch konkrete Taten folgen, um den Neustart des Projekts zu stemmen.

Von den anderen Fraktionen, –

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Kollege! Können Sie es auch ein klein bisschen kürzer fassen, wenn das möglich ist?

Wolfram Prieß (PIRATEN): Ich bin gleich am Ende – insbesondere von der Regierungskoalition erwarte ich, dass sie unseren Antrag vorbehaltlos unterstützen, schließlich war es die Berliner CDU – der wir über alle parteipolitischen Grenzen hinweg diesen mutigen Schritt danken –, die bereits im Januar 2013 unverzüglich eine schonungslose Analyse der Fehler des rot-roten Vorgängerssenats und die völlige planerische und finanzielle Neubewertung des Pro-

jekts BER forderte. Wir schließen uns dem selbstverständlich an in Verantwortung für die bereits ausgegebenen Steuermilliarden und angesichts der Tatsache, dass jede weitere Verzögerung die Steuerzahler viele Millionen kostet, ganz konkret rund 50 000 Euro je Stunde Verzögerung, und sehen der Zustimmung zu unserem Antrag von allen Fraktionen positiv entgegen. – Ich danke.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Prieß! – Jetzt ist der Kollege Moritz dran. – Bitte schön!

Harald Moritz (GRÜNE): Auch wir haben vor einiger Zeit schon diesen Besprechungspunkt zum Stand der aktuellen Planung an den Berliner Flughäfen angemeldet. Ähnlich wie es Herr Wolf gesagt hat, sind es die Themenkomplexe Mängelbeseitigung am BER und die Probleme mit der Brandschutzanlage. Da haben wir ja noch im Januar bei der Anhörung von Herrn Manninger von der Controllingfirma gehört, dass erst mal eine Bestandsaufnahme der Mängel gemacht werden muss. Das hat doch für Erstaunen hier gesorgt, weil ja immerhin schon über ein halbes oder fast ein Dreivierteljahr vergangen war, seitdem dieses BER-Desaster durch die Verschiebung bekannt geworden ist. Also auch da konkret die Frage: Wie steht es mit der Mängelerfassung? Gibt es einen Plan, die zu beseitigen, und einen Zeitplan dafür? Was kostet das?

Herr Mehdorn – Herr Wolf hat es schon erwähnt –, Sie machen ja fast täglich Schlagzeilen, und aus unserer Sicht verunsichern Sie damit vor allen Dingen auch bei den Punkten Schallschutz und „Tegel länger offenhalten“ die Betroffenen doch erheblich. Finden Sie das als Kommunikationsplattform gerade den Anliegern gegenüber wirklich zielführend, so vorzugehen? Vielleicht können Sie auch noch zu den jüngsten Äußerungen zum Verhältnis zu Herrn Amann was sagen oder welche hauptsächlichen Kritikpunkte Sie gegenüber ihm haben. Beim Schallschutz habe ich die konkrete Frage: Stimmt es, dass die Arbeiten für die Ausstellung der Kostenerstattungsvereinbarungen und dergleichen für den Tagschutz zurzeit vollkommen eingestellt sind? Nach dem aktuellen Bericht des brandenburgischen Ministeriums hat ja beim Tagschutz zurzeit noch niemand einen korrekten Schallschutz. Auch eine Teileröffnung des BER oder die diskutierte Inbetriebnahme der Südbahn werden ja sehr schwierig, wenn die Betroffenen noch keinen Schallschutz haben, denn auch das Bundesverwaltungsgericht hat ja schon 2006 darauf hingewiesen, dass erst mal der Schallschutz gewährt sein muss, um den BER in Betrieb zu nehmen. Zu Tegel: Ist meine Information zutreffend, dass Verträge mit den Mitarbeitern vom Flughafen Tegel schon bis 2017 verlängert worden sind? Vielleicht können Sie dazu auch was sagen.

An den Senat – oder eigentlich an den Aufsichtsrat, aber ich muss die Frage an Herrn Müller richten –: Der Aufsichtsrat wollte ein eigenes Controlling einrichten. Ist dieses Controlling jetzt installiert? Findet der Aufsichtsrat die öffentliche Kommunikation der Geschäftsführung eigentlich optimal? Wie ist die Haltung der Berliner Vertreter im Aufsichtsrat in der Frage, einen weiteren Rechtsstreit beim Schallschutz am BER anzufangen, und zur Offenhaltung von Tegel? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Kollege Moritz! – Wir würden jetzt so verfahren, dass ich zunächst Herrn Mehdorn Gelegenheit geben würde, zu den hier aufgeworfenen Fragen Stellung zu nehmen, aber sicherlich auch darüber hinaus einen allgemeinen Lageausblick zu geben. Ich würde denken, so in der Größenordnung 15 Minuten, würden wir Ih-

nen erst mal geben. Ich gucke an der Stelle nicht so genau auf die Uhr. Dann würden wir dem Senat die Gelegenheit, was dazu zu sagen, dann machen wir eine Fragerunde, und dann gucken wir mal, wie wir weiterkommen. – Bitte schön, Herr Mehdorn, Sie haben das Wort!

Hartmut Mehdorn (FBB): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Damen und Herren! Sie wissen, dass ich noch nicht mal ganz 100 Tage hier im Amt bin und die Problematik draußen am Flughafen intern, aber auch rund um den Flughafen eine hohe Komplexität hat und es nicht so ganz einfach ist, die Dinge bis zum Ende richtig zu erkennen und zu verstehen und richtige Maßnahmen daraus abzuleiten. In einem Punkt geht es mir wahrscheinlich wie Ihnen allen und vielen anderen Menschen hier in der Stadt: Wir verstehen und auch ich verstehe eigentlich nicht, warum da in den letzten zwölf Monaten eigentlich nichts – oder, ich sage mal, wenn ja, ganz wenig – getan worden ist. Ich habe auch noch keine schlüssige Erklärung gefunden. Wenn ich mal eine finden sollte, würde ich Ihnen die gerne sagen. Ich bin aber auch ehrlich genug, dass ich sage: Ich laufe da nicht rum und mache Ahnenforschung und gucke ständig nach hinten. Das geht gar nicht. Wir versuchen, uns auf die Aufgabe zu konzentrieren, für die man mich gefragt hat zu kommen. Das war nicht mein Plan, ich habe da auch nicht den Finger gehoben, aber man hat mich gefragt zu kommen, und letztendlich habe ich gesagt: Okay, ich mache das. – Und das ist die Inbetriebnahme. Ich gehe hier nicht in die Regionalpolitik oder irgendwelche anderen, sondern ich vertrete den Flughafen. Sie wissen ja, dass ich ein gelernter Luftfahrtingenieur bin, sehr lange Zeit verantwortlich das Airbus-Programm gemacht habe und später, nach der Bahn, zwei Jahre lang Air Berlin begleitet habe, also mich im Mobilitätsmarkt ganz gut auskenne, speziell natürlich in der Luftfahrt und in diesem Fall auch, was Mobilität in der Luft angeht, eine gewisse Kompetenz mitbringe.

Die Lage am Flughafen würde ich so beschreiben – die Gefahr ist immer, wenn man es kurz macht, dass da alles auf die Goldwaage gelegt wird und das vielleicht nicht alles so trifft –: Eigentlich sind wir keine Baustelle mehr. Eigentlich geht es hier um eine Endintegration vieler schwieriger komplexer Projektsysteme. Zwei gucken da besonders raus: Das eine ist die IT. Das entspannt sich aber zurzeit gerade. Wir haben da ja wöchentlich unsere Telekommunikationssitzungen mit allen Lieferanten. Es sieht ganz gut aus, dass das innerhalb unseres Zeitrahmens hinkommen kann. Das zweite Thema – das kennen Sie auch alle, das ist auch nichts Neues – ist das Brandwarn- und Kontrollsystem, Belüftung, Entlüftung und das ganze Warnsystem. Das sind die beiden großen Systeme, die uns in der Endintegration Sorgen machen. Der Flughafen ist eigentlich baulich fertig. Dort sind viele Sachen in Ordnung zu bringen, die aufgrund der großen Eile, die man sich gegeben hat, als es darum ging, am 4. Juni 2012 den Flughafen fertigzumachen – – Da wurde von hinten geschoben: Fertigmachen, fertigmachen! – Und die Handwerker haben dann fertiggemacht, und dann ist halt vielleicht die Montagereihenfolge an verschiedenen Stellen nicht eingehalten worden. Heute können alle die Nase rümpfen und sagen: Was haben die da für einen Mist gebaut? – Aber damals ist das eigentlich alles, wenn man ein bisschen ehrlich mit den Leuten umgeht, unter dem Spirit „Wir müssen, wir wollen“ gewesen, und die wollten fertigwerden. Daraus kann man denen keinen Vorwurf machen, aber dabei ist an mancher Stelle Pfusch gemacht worden, den wir heute aufräumen wollen und müssen, und daran kommt man auch nicht vorbei. Aber da sage ich, das hätte man auch schon vor einem Jahr beginnen können, das musste nicht erst jetzt sein. Vieles, was wir jetzt in großer Eile machen müssen, hätte schon früher passieren müssen. Darüber kann man sich auch seine Gedanken machen.

Wir haben für dieses komplexe Thema – es ist ja auch flächig eine große Baustelle oder ein großer Gebäudekomplex – diesen „Sprint“-Prozess gegründet, weil ich nicht glaube, dass die normalen Systeme, wie ich sie jedenfalls dort vorgefunden habe, die richtigen Antworten sind, die man braucht, um diesen Flughafen fertigzumachen. Ich komme gleich noch im Detail darauf. Es wird seit längerem Bestandsaufnahme gemacht, aber wenn man neu in ein Unternehmen kommt, dann wühlt man auch Akten. Ich habe da auch schon ein paar Bestandsaufnahmen aus alten Tagen gefunden. Es ist nicht so, dass erst jetzt Bestandsaufnahmen gemacht worden sind, es wurden auch vorher schon mal Bestandsaufnahmen gemacht, und vieles von der jetzigen Bestandsaufnahme konnte man auch schon in der Bestandsaufnahme von vor zwei Jahren lesen. Wenn ich heute in Bestandsaufnahmen Fotos kriege von irgendwelchen Stellen, die nicht in Ordnung sind, dann gibt es die gleichen Fotos von vor einem Jahr oder vor anderthalb Jahren auch schon. Wieder die Frage: Warum ist da eigentlich nichts passiert? – Eigentlich nicht logisch, nicht nachvollziehbar. Ich kann es Ihnen nicht beantworten, ich habe da meine Gedanken, aber die spare ich mir an dieser Stelle. Sie verstehen vielleicht auch, warum ich das tue.

Diese Fertigstellung, die wir da machen müssen und können, ist bis auf das Thema Brand- und Rauchschutz, wo wir bei der Vergabe der ursprünglichen Systeme die Firma Bosch und die Firma Siemens beauftragt haben, zwei Firmen, die im Wettbewerb stehen und sich nicht dadurch auszeichnen, täglich fröhlich miteinander zu kommunizieren – – Aber wenn der eine Luft absaugt, muss halt der andere Luft ins Gebäude reinlassen und umgekehrt. Es hat sich am Ende herausgestellt, dass die IT-Systeme, die Steuerungssysteme, die beide haben, nicht miteinander kommunizieren. Vor einem Vierteljahr ist die Entscheidung getroffen worden, dass die Firma Siemens die Steuerung der Belüftung mit übernehmen soll. Das ist der Prozess, der jetzt anrollt. Die Firma Siemens ist jetzt dabei, das Angebot zu machen, und wir sind dabei, sie jetzt schnell auf die Baustelle zu kriegen, damit sie da loslegen und alles im Einzelnen machen. Man sollte vielleicht mal anmerken, dass dieses Brandschutzsystem, das wir hier im Berliner Flughafen ursprünglich konzipiert haben und das von Siemens und Bosch realisiert werden sollte, im Münchner Flughafen, so wie wir es eigentlich konzipiert haben, funktioniert. Aber bei uns geht das nicht mehr, weil sich in der Zwischenzeit wieder Gesetze geändert haben. Wenn man zu langsam ist, überholt einen das Leben, und das ist offenbar so ein Fall. Jedenfalls ist mir das so erklärt worden.

Um diese Beschleunigung aufzunehmen, haben wir das sogenannte „Sprint“-Team gegründet. Das müssen Sie sich so vorstellen: Wir sind alle, die daran beteiligt sind, in ein Großraumbüro auf der Baustelle gezogen, mittendrin. Wir treffen uns mit allen, die betroffen sind, morgens um 9 Uhr zu einer Lage. Wir haben den Flughafen in einzelne Segmente geteilt, jeder Gebäudeabschnitt hat ein kleines Team, das neben seiner normalen Tagesarbeit dieses Gebäude betreibt – hier gibt es eine Hol- und Bringpflicht –, das sich die Mängelliste holt, das sich die Restarbeit holt, das den Dialog mit den Firmen führt, die das machen sollen, das einen Terminplan entwirft, aber auch einen bekommt. Das wird jetzt quasi vertraglich über das ganze Haus abgestimmt. Wir haben sogenannte Modulleiter eingesetzt, die speziell – sehr egoistisch – ihren Gebäudeteil fertigmachen. Diese Modulleiter tragen – nicht alle auf einmal, aber immer die, von denen wir glauben, sie sind auf einem roten Pfad – in dieser Morgenlage kurz vor. Da wird diskutiert, und da schalten wir dann auch die Ampel. Da liegen dann 40 kleine Sender auf dem Tisch, oder 24, und die Leute drücken eine Ampel und beurteilen, ob die on track sind oder nicht.

Zusätzlich zu diesen Inbetriebnahmemanagern haben wir ein Kompetenzteam gegründet. Hier geht es darum, dass wir, wenn wir Lösungen brauchen, da nicht erst lange irgendwelche Staubwolken hochgehen lassen wollen, sondern da muss vor Ort gleich mit einem kompetenten Team an Lösungen gearbeitet werden. Das kennen Sie auch aus der Veröffentlichung. Wir haben uns Leute geholt, die in der Vergangenheit an diesem Flughafen tätig waren. Es gibt ja manche, die das nicht gut finden. Mir ist das egal. Wir haben uns die geholt, die uns helfen, diesen Flughafen zu beschleunigen und schnell fertigzumachen, denn wir wollen diesen Flughafen schnell fertigmachen. Da helfen uns nicht irgendwelche Leute, die wir aus dem Rheinland anwerben, die dann irgendwo anfangen zu lernen, wie der Berliner Flughafen konstruiert ist, sondern da brauchen wir die Leute, die schon mal dabei waren, und die sind auch sehr hilfreich.

Daneben haben wir zweites Team gegründet – auch aus der Kenntnis der Schwachstelle der Vergangenheit – für die Kommunikation mit der Baugenehmigungsbehörde, mit dem Bauordnungsamt Dahme-Spreewald, das mir, als ich zu meinem Antrittsbesuch und Grundsatzdialog dort war, gesagt hat: Wissen Sie, Herr Mehdorn, Ihre Leute haben uns hier ständig verarscht. Die haben uns gar nichts erzählt, und irgendwann haben sie uns was auf den Tisch geknallt und gesagt: Genehmigt! –, und da haben wir gesagt: Nein! – Ich sage jetzt mal, ohne dass ich da sehr parteilich bin, da habe ich verstanden, so geht das nicht. Unser Team spricht jetzt quasi täglich mit dem Bauordnungsamt. Wenn etwas fertig wird, geben sie denen die Unterlagen rechtzeitig vorher und prüfen die Unterlagen vorher, ob die genehmigungsfähig sind. Das Bauordnungsamt weiß jetzt, was auf es zukommt. Es kann sich mit den Kapazitäten darauf einstellen. Ich hoffe jetzt, dass sich auch das Verhältnis zwischen Bauordnungsamt und den Kollegen in unserem Bauteam normalisiert und da wieder ein Stückchen Vertrauen aufgebaut wird, denn ohne das wird es am Ende nicht gehen. Wenn man ganz formal mit spitzer Feder alles abhaken will, dann wird das ein schwieriges Unterfangen. Ich glaube, Sie alle wissen – und ich teile das auch voll –, so ein Bauordnungsamt ist nun mal die Instanz, die die letzte Genehmigung gibt. Da können wir alle eine Meinung haben, aber die sind es, die sagen: Das nehmen wir ab, und das nehmen wir nicht ab. – Ohne deren Abnahme ist es eben auch schwierig in Betrieb zu nehmen.

Also auch hier sind wir dabei, den Dialog zu führen, und ich glaube, dass wir mit diesem „Sprint“-Prozess jetzt eine ganze Reihe Themen beschleunigen und sehr klar wissen, was wir da haben. Wir setzen auf die Bestands- und Fehleranalyse auf, die dort gerade gemacht wird. Da laufen über 200 Leute mit einem Brett über die Baustelle und schreiben alles, was sie finden, auf. Das kommt in eine sogenannte Mängelliste, diese Mängelliste wird bewertet, und die einzelnen Modulteams wissen, was sie zu tun haben. Wir stellen sicher, wir machen Baustellenbegehungen mit den Unternehmen, die dort bauen, und sind da im direkten Dialog, dass die Mängel, die nicht ordnungsgemäße Arbeit, die da gemacht wurde, in Ordnung gebracht werden und Dinge, die möglicherweise noch neu dazukommen mussten aus unterschiedlichen Gründen, in der infrage kommenden Zeit abgearbeitet werden. Das ist der Prozess „Sprint“. Wie gesagt, wir sind da jeden Morgen zusammen. Wir haben uns ein spezielles Ritual gegeben: Es gibt keine E-Mails, es gibt keine Dienstwege, alle sitzen da, Personalabteilung, Rechtsabteilung, die sind alle in diesem Raum. Jeder kann jeden da grabtschen. Das ist vielleicht eine Stunde. Hinterher löst sich das auf in Einzelsitzungen. Die treffen sich alle, die müssen nicht eine Sitzung verabreden, und dann habe ich gerade keine Zeit, sondern wir sind dann alle da. Ich denke, dass auch die Botschaften, die wir da drin haben, dass das ein guter Geist ist. Wir müssen jetzt auch schrittweise messen: Wie kommen wir voran?

In diesem Thema, wie man so eine große Baustelle auf ein Ziel zusteuert, ein engagiertes Ziel, das da ist, den Flughafen schnell ans Netz zu bringen, weil jeder weiß, es kostet einen Haufen Geld, was wir da installiert haben, alles, was wir haben, kostet Zinsen, Instandhaltung usw. Also jeder Monat, den wir schneller sind, ist eine Menge Geld. Diesem mit wirklich erster Priorität durchzusetzenden Ziel, den Flughafen ordnungsgemäß in Betrieb zu bringen, haben wir neben den Modulen, die wir ohnehin haben, eine Reihe Querschnittsmodule gegeben. Lassen Sie mich mal eines sagen: So ein Thema wie Brandschutz hat nichts mit Gebäuden zu tun oder so, sondern es geht als System durch das Ganze. Die arbeiten direkt mit den Firmen. Aber es gibt auch andere Themen, von denen wir glauben, dass wir sie brauchen, um diese Inbetriebnahme ordnungsgemäß vorzubereiten.

Eines dieser Teilprojekte ist die Teilinbetriebnahme. Das war eine Ihrer Fragen, Herr Wolf. Sie kam auch noch von jemand anderem und wird ja auch in den Medien unterschiedlich abgefeiert. Was wir sagen oder was sich dahinter verbirgt, ist, dass wir quasi neben der wirklich sehr aktiven und sehr anstrengenden Tagesarbeit, Beschleunigung in den Baustellen zu machen, langsam wieder Personal in die Baustelle kriegen, das arbeitet, nicht die planen und die nicht Bestand [unverständlich], sondern Leute, die arbeiten. Wir haben gesagt: Lasst uns doch mal angucken, was bei einer Inbetriebnahme auf uns zukommt! – Da sage ich jetzt mal aus meiner Position heraus: Ich glaube schlicht nicht daran, dass man innerhalb von 24 Stunden in zwei Flughäfen das Licht ausmachen kann und alles funktioniert, dass es über Nacht möglich ist, schlagartig zwei Millionen Menschen pro Tag aus zwei Flughäfen dann durch einen neuen Flughafen durchzuschieben, und alle kommen dann ins Büro und sagen: Wo sind wir denn hier, und wie geht das denn hier? – Ich glaube, alle Flughäfen in Europa, die in den letzten Jahren überhaupt gebaut worden sind, haben das schrittweise gemacht. Das, was wir tun, ist gar kein Geheimnis. Im Übrigen haben wir noch gar nichts getan, wir untersuchen das zurzeit, ob das überhaupt möglich ist.

Unser Ziel ist es, quasi einen Termin, auf den wir zuarbeiten, von dem Sie wissen, dass wir den heute nicht nennen, daran arbeiten – ich komme noch mal dazu –, dass wir diesen Termin vorbereiten, dass wir das dann auch können. Das heißt, dass wir versuchen, Dinge, die fertig sind, schon mal in Betrieb zu nehmen und daraus zu lernen.

Ich sage jetzt mal ganz vorsichtig: Wir haben ein Cargo-Zentrum. Das steht am BER. Das war pünktlich fertig. Es gibt auch viele Sachen, die pünktlich sind. Das glaubt immer keiner, aber es ist nicht alles schlecht am BER. Das steht jetzt seit einem Jahr, und wir nehmen es jetzt in Betrieb. Wer, um Gottes willen, will denn, dass dies auch noch in dem ganzen Rummel, wenn wir irgendwann im nächsten Jahr oder übernächstes Jahr in Betrieb gehen, auch noch das Cargo-Zentrum – – Das kann doch heute ganz friedlich in Betrieb gehen, das stört doch keinen. Es ist doch völlig in Ordnung. Die ziehen von Schönefeld, das sind die Ersten, 700 m über die Straße in ein funkelnagelneues funktionelles Cargo-Zentrum, in ein professionelles System. Klar, es müssen Zoll, Fauna-Kontrolle und Tierschutz da reinziehen. Wir haben unsere IT da drin, und wir sind glücklich, wenn die da reingehen, dass die alle auf unserem IT-System arbeiten, und wenn wir irgendetwas feststellen, was nicht funktioniert, dann haben wir eine Chance, das zu reparieren. Wir müssen das nicht dann reparieren, wenn alle da sind, sondern wir machen ganz friedlich alles, was Cargo braucht. Das ist vielleicht nicht das große Volumen an Komplexität drin. Die Leute, die beim Zolleingang Tier- oder Faunaschutz machen, die müssen mit ihrem landeseigenen und bundesweit verdrahteten Tierschutzdatenring kommunizieren. Das ist wieder ein anderes Netz, womit unser Netz reden können muss. Um ein Beispiel zu sagen: Der Zoll muss wieder Anschluss an alles andere haben. Die müssen auch mit anderen Flughäfen kommunizieren können, und das muss dann unsere IT leisten.

Wir sind da unterwegs, und ich glaube, insgesamt, wenn wir mal in Betrieb gehen, haben wir 105 einzelne Systeme, die wir in eine BUS-Leitung einhaken, und jetzt hängen wir welche früher ein, und die probieren das. Nur um Ihnen einen Hinweis zu geben: Die Flugsicherung oben auf unserem neuen Tower mit ihrem Radar und allem, was sie haben, funktioniert mit unserem Datensystem. Ich spreche öfter mit denen. Die sagen mir: Alles perfekt und stabil, wir haben kein Problem –, was für uns ein gutes Zeichen ist. Jetzt kriegen wir das Cargo-Zentrum dazu. Wir arbeiten daran, dass alles, was das Automieten und Parken angeht, jetzt dazukommt. Das sind periphere Funktionen, die aber alle an unser gemeinsames IT-System anschließen und alle funktionieren müssen. Das ist eben auch eine der interessanten Fragen. Alle einzeln funktionieren, da werden wir jeden Tag ein bisschen schlauer und ein bisschen sicherer, aber die große Frage ist, ob auch alle zusammen funktionieren. Jeder, der sich mit IT befasst, weiß, dass das ein bisschen „trial and error“ ist. Es ist nicht, dass man bloß „eins plus eins ist zwei“ sagt, sondern dass muss dann auch gegenseitig gehen. Also wir sind da unterwegs. Die Überschrift ist da: Wir entzerren.

Genauso geht es zum Beispiel mit unserem Flugbetrieb, dass wir sagen: Pier Nord. Wir gehen davon aus, dass wir den Pier Nord in den nächsten sechs Wochen plus/minus fertig machen werden, fertig machen im Sinne, fertig melden, dass das abgenommen werden kann. Wir reden mit drei Airlines, wer unser erster Lounging Customer sein könnte. Da gibt es einen, der ziemlich schwierig ist. Das ist Easyjet. Die haben zehn Flugzeuge. Mit denen reden wir. Das sind Profis. Dann reden wir mit Condor und mit Norwegian. Die haben vier Flugzeuge am Tag. Vier Flugzeuge am Tag an einem neuen Pier abzuarbeiten, ist hoch interessant. Wir sehen dann, wie die Flugsicherung die Flugzeuge auf dem Rollfeld bewegt. Wir können beobachten, ob dann die Information an unsere Feuerwehr geht. Wir können dann feststellen, ob

Global Ground rechtzeitig informiert wird, dass sie die Treppe ranschieben. Wir kriegen die Information an das Gepäcktransportsystem, das originale, das wir haben: Jetzt kommen die Koffer von Norwegian. Bereitet euch mal vor! – Damit das System auf kleinem Niveau schon mal anfängt, Fingerübungen zu machen und zu sagen: So geht das.

Das ist die Teilinbetriebnahme. Wir studieren das, wir untersuchen das. Eine der Prämissen ist: Wir geben kein Extrageld für Umbauten aus, das passiert nicht. Wir können das unseres Erachtens so machen. Und wenn wir das gekonnt haben, dann, glaube ich, können wir uns mit einer zweiten Stufe befassen, Teilinbetriebnahme Numero zwei, aber über die brauchen wir heute nicht zu reden. Jetzt müssen wir erst mal die Stufe eins ordentlich hinkriegen. Wenn wir die können, springen wir auf die Stufe zwei, die quasi eine Erweiterung ist. Ich sage Ihnen ganz offen, mein Ziel wäre es, dass wir möglichst früh alles, was in Schönefeld ist, schon mal rüberlegen können. Dann haben wir Schönefeld schon mal weg. Wenn das mit den Schönefeldpassagieren funktioniert, dann muss es mit dem Rest, wenn von Tegel der große Schwung kommt, auch funktionieren. Das ist nicht mehr und nicht weniger.

Ich staune immer, und ich lese viel in der Zeitung. Ich gebe auch zu, dass wir das noch nicht richtig kommunizieren, weil wir es auch noch nicht kommunizieren können, weil wir auch mit unseren Überlegungen noch nicht fertig sind. Die Zeit, das verspreche ich Ihnen, dass hier ständig irgendwelche Ankündigungen gemacht werden, die wir hinterher nicht halten können, das wird mit mir nicht gehen. Wir sagen, was wir tun, wenn wir wissen, dass wir das auch so machen können, und nicht: Wir möchten gern das und das. – Und wir wissen noch nicht, ich kann Ihnen heute noch nicht sagen, ob es gelingt – wir brauchen eine Airline dazu –, mit einer Airline diesen Probetrieb zu machen. Da müssen wir eine Vereinbarung mit der Polizei haben. Die fliegen ins Ausland. Da müssen wir Schengen sicherstellen, da muss der Zoll mitspielen. Da müssen wir eine ganze Kette von Leuten fragen, die hier eine Rolle spielen. Wenn die alle nein sagen, findet das nicht statt, das ist aber auch kein Beinbruch. Uns hat es auf jeden Fall geholfen, die richtige Vorbereitung: Wie machen wir diesen Nordpier richtig fertig, so wie die Airlines es brauchen? – Aber ich bin da mal Optimist. Ich stelle mir vor, dass es gelingen kann, mit so einer kleinen Airline, egal mit welcher, diese Fingerübung zu machen.

Es gibt mehrere Bemühungen. Eine Bemühung ist zum Beispiel – Sie werden jetzt über mich lachen, aber mir ist das wichtig –: Wir räumen gerade den ganzen Flughafen auf. Bisher sah das alles so ein bisschen aus wie Lumpi unterm Sofa, da im Vorfeld. Wir räumen auf. Ob Sie es glauben oder nicht: Da stehen 10 km Bauzaun rum. Die brauchen wir alle nicht mehr, weg. Da stehen 720 Container. Davon brauchen wir vielleicht noch 50, alle weg. Wir schreiben alle Baufirmen an: Holt eure Container und euer Restmaterial ab, Kabeltrommeln, was da alles rumliegt –, und wer das nicht bis Ende des Monats weg hat, muss damit rechnen, dass wir das, was da noch ist, auf den Müll schmeißen. Wir räumen da jetzt auf. Wir übergeben die Straßen im Vorfeld der Polizei. Wir wollen an diesem Flughafen normale Welt haben. Leider fliegen wir noch nicht. Das ärgert keinen mehr als uns selbst. Das ist eines dieser Themen. Ich glaube, dass es auch wichtig ist für alle, die da arbeiten, dass die sehen: He, wir sind hier im Fertigstellungsprozess. Wir müssen uns mühen, dass wir fertig werden. – Das Fertigwerden hat auch ein bisschen was mit Psychologie zu tun.

Wir sind meiner Meinung nach auf einem guten Weg. Wir haben mit dem Aufsichtsrat der FBB verabredet, dass wir bis ca. September eine Beschluss- oder Entscheidungsvorlage vorlegen, die drei Teile hat. Der zentrale Teil wird das Geschäftsmodell des Unternehmens sein:

Wo fliegen wir? Wie fliegen wir? Welche Kapazitäten? Wie sehen wir das? – usw., was eigentlich zu einem Businessmodell eines Flughafens gehört. Das ist nicht akademisch, das kann man machen. Das ist eine Fleißarbeit. Wir haben dann zwei Module, und alle drei haben sie etwas miteinander zu tun. Das eine ist: Was ist die Terminleiste? Wann wollen wir den Flughafen fertig machen, und wie kommen wir dazu? – Und das Zweite ist die dazugehörige Frage: Was sind die Kosten? Was verursacht das? – Das hat was mit Terminen und Kosten zu tun und umgekehrt. Das ist überall mit jedem Budget das Gleiche, und das ist bei uns auch der Fall, sodass wir im September – das ist der Plan, abgestimmt mit dem Aufsichtsrat, die Zeit wollen wir uns auch nehmen, vorher werden wir weder eine Zahl zu Kosten noch einen Termin noch irgendwas anderes sagen, daran arbeiten wir –, sodass wir im September, wenn wir so weit sind, das in einem – – Wir haben darum gebeten, dass der Aufsichtsrat dann zu einer strategischen Sitzung zusammenkommt, dass wir das gemeinsam in dieser Sitzung besprechen, und da gibt es möglicherweise Alternativen.

In dieses Thema schwingen dann ein paar andere Fragen rein. Zur Frage der Kapazität, ich lese immer wieder, der BER ist zu klein, kann ich Ihnen sagen: Vergessen Sie das! BER ist zu groß, und zwar noch lange ausreichend groß. Da haben wir überhaupt gar kein Problem, und die, die schreien, er ist zu klein, können Sie mal in das Fach stecken: Wenn die BER sagen, schreien die gleich „Chaos“. Da denken die gar nicht mehr nach, dann ist das was Negatives. – Nein, der ist richtig konzipiert, ist zu groß, und wenn es Mehrbedarf gibt, wissen wir, mit welchen Handgriffen wir wo etwas tun können, um ihn möglicherweise noch zu vergrößern. Vergessen Sie nicht: Tegel hat heute siebenmal mehr Menschen, als wofür er mal zugelassen worden ist. Das ist zwar heute arg voll, aber es geht auch. Und das brauchen wir gar nicht. Wir sind da relativ auskömmlich. Solche Fragen sind da drin. Das sind natürlich auch die Fragen drin, über die man sich auseinandersetzen muss: Wie geht es mit der Nordbahn? Wie geht es mit dem Betrieb Tegel? – usw.

Lassen Sie mich an dieser Stelle ganz proaktiv sagen, weil es sicherlich eine Reihe Einzelfragen gibt, dass ich großen Wert darauf lege: Ich habe nie gesagt, wie ich auch viele andere Sachen nie gesagt habe, Tegel muss offenbleiben. Ich sage lediglich, man doch darüber mal in Alternativen denken können. Es gibt viele Fragen, über die man nachdenken kann. Dass ich nicht derjenige bin, der beschließt, Tegel bleibt offen oder zu, das wissen Sie alle. Wie käme ich denn dazu? Aber deshalb kann doch einer, der eine Verantwortung für einen Flughafen trägt, darüber mal nachdenken. Denken und mal eine Runde darüber zu reden, ist nicht verboten, nicht in diesem Land. Da wird viel mehr Unsinn geredet, als das, was wir da tun. Also bitte akzeptieren Sie, dass ich nicht sage, das muss, sondern dass wir sagen, wir können da einen Beitrag leisten und finden, dass man noch mal darüber reden könnte, und das ist ja erst mal nichts Schädliches. Traurig ist, wie das durch die Öffentlichkeit geht. – Ich höre hier auf, weil ich eigentlich schon ein bisschen bei den Fragen bin.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Mehdorn! – Ich würde jetzt dem Senat Gelegenheit zu einer Stellungnahme geben. Wollen Sie jetzt oder später, Herr Müller? Es sind ja auch Fragen an den Senat aufgeworfen worden.

Bürgermeister Michael Müller (SenStadtUm): Ja, aber das sind keine Fragen, Herr Vorsitzender, und das wissen Sie, die wir aus eigener Erkenntnis oder in unserer Zuständigkeit beantworten können. Insofern kann ich zu diesem Thema, das heute diskutiert wird, nicht allzu viel beitragen.

Ich fand es gut, dass Herr Mehdorn ein paar Dinge eingeordnet hat, denn es gibt einen klaren Auftrag, soweit er mir bekannt ist, nämlich ein Flughafensystem zu betreiben und vor allen Dingen Schönefeld fertigzustellen. Es gehört nicht zwingend zu den Aufgaben, neue Flughafenkonzeptionen für die Region Berlin-Brandenburg zu entwerfen. Also hier ist von der Geschäftsführung eine ganz klare Zielrichtung zu verfolgen, und das wird mit den zuständigen Behörden – das ist dargestellt worden – und insbesondere mit dem Aufsichtsrat entsprechend begleitet und dann auch umgesetzt. Vieles hat sich für mich sehr nachvollziehbar angehört. Die weitergehenden Anlagen in Schönefeld schon im Vorfeld in Betrieb zu nehmen und die Leistungsfähigkeit praktisch in Echtbetrieb testen zu können, das hört sich alles sehr nachvollziehbar an, und das Weitere wird dann offensichtlich im September mit dem Aufsichtsrat diskutiert, was an nächsten Schritten erfolgen kann.

Ich will nur noch mal betonen, dass von meiner Verwaltung aus mehreren Gründen nach wie vor, ohne dass es jetzt hier auf den Monat genau benannt werden kann, sehr engagiert die Schließung von Tegel und das Nachnutzungskonzept weiterverfolgt werden. Das ist ja nicht einfach mal so beschlossen worden, sondern es hatte dafür auch die entsprechenden politischen Auseinandersetzungen, Grundlagen und Beschlussfassungen gegeben. Es gab eine bewusste Entscheidung, wegen der Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner aus dem System der innerstädtischen Flughäfen auszusteigen. Es gibt viele Menschen, die seit Jahren oder Jahrzehnten darauf warten, dass es auch wirklich zu dieser Entlastung kommt. Darüber hinaus haben wir auch inzwischen etwas Hervorragendes verabredet, was die Nachnutzung anbelangt. Es ist nicht irgendetwas, dass wir die wirtschaftliche Situation, die sich in Berlin jetzt langsam verbessert, auch unterstützen durch so einen Gewerbe-, Industrie-, Wissenschaftsbereich, Produktion mitten in der Stadt, 15 Minuten vom Kanzleramt entfernt, ohne politische Auseinandersetzung abgestimmt, dieser Masterplan. Das ist auch etwas, das man nicht leichtfertig über Bord werfen, sondern worauf man aufbauen sollte. Das ist wichtig für die Stadt, für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und für die Schaffung von Arbeitsplätzen, jenseits der Frage der Wohnqualität in der Stadt, wenn der Flugbetrieb eingestellt ist.

Also das sind die Punkte, die wir entsprechend engagiert weiterverfolgen werden. Alles Übrige hat Herr Mehdorn, finde ich, sehr deutlich und klar formuliert, wie die Abstimmungsprozesse zwischen Geschäftsführung, den handelnden Behörden in Brandenburg und dem Aufsichtsrat sind.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke, Herr Senator Müller! – Jetzt machen wir eine Frageunde. Es haben sich Herr Kreins, Herr Friederici, Herr Dr. Heide und Herr Moritz gemeldet. Ich würde Sie alle bitten, sich kurzzufassen. Wir probieren das mal. – Herr Kreins!

Ole Kreins (SPD): Ich habe keine Frage, sondern den Hinweis auf den gültigen Planfeststellungsbeschluss, dass Tegel sechs Monate nach Eröffnung des BER zu schließen ist. Das ist eine klare Botschaft, dass es hier keine Denkverbote gibt. Ich glaube, Sie sind angetreten und haben keine Denkverbote für sich in Anspruch genommen, sondern haben etliches formuliert, aber wir haben die politisch-juristischen Fragen auch in diesem Ausschuss zu beachten. Ich glaube, an der Schließung Tegels sechs Monate nach Eröffnung des Flughafens BER kommen wir nicht vorbei, wollen wir auch nicht vorbeikommen, weil wir damit einen Großteil der Menschen in Spandau, Reinickendorf, Pankow und Hohenschönhausen entlasten wollen.

Der zweite Aspekt ist vielleicht noch mal die Frage, die schon angesprochen worden ist, nach dem Lärmschutzprogramm. Ich habe jetzt wahrgenommen, dass es ein letztinstanzliches Urteil vom Oberverwaltungsgericht gibt. Einerseits bedeutet das in der Konsequenz weniger Lärmschutz, aber mehr Entschädigung für die Anwohner, weil das Lärmniveau abgesenkt ist. Wie ist die Strategie der Geschäftsführung, damit umzugehen?

Zweitens liest man – ich weiß, dass es immer etwas übertrieben ist – in den Tageszeitungen von Auseinandersetzungen innerhalb der Geschäftsführung. Nun will ich Sie nicht damit belasten, dass Sie sagen, was da tatsächlich ist, sondern die Frage formulieren: Ist es eine gute Zusammenarbeit? Kommen Sie gut voran? Gibt es Punkte, wo Sie sagen, dass Personal ausgetauscht werden muss? – Das war meine zweite Frage. Ich mache es mal so vorsichtig.

Die dritte Frage betrifft die Partner, mit denen man sich wieder zusammensetzt. Es gab auch juristische Auseinandersetzungen mit Gerkan und Partner über die Frage, in welcher Verantwortung das Zurückliegende eben nicht funktioniert hat. Ich habe sehr wohlwollend wahrgenommen, dass Sie sagen, das Zurückliegende ist ein Sachverhalt, aber wir konzentrieren uns auf die Fertigstellung. Wie wird die Frage der rechtlichen Auseinandersetzung von der Geschäftsführung eingeschätzt?

Letzter Sachverhalt, ganz kurz, die Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat: Wir haben immer mal wieder die Fragestellung auch im Untersuchungsausschuss, dem hier auch Einzelne angehören, ob die Kommunikation zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat ausreichend ist. Wie würden Sie das beurteilen für den Zeitraum, in dem Sie Verantwortung haben? Wie würden Sie das für den Zeitraum vor Ihrer Verantwortung beurteilen? – Danke schön!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Kollege Kreins! – Wir machen es so, dass wir eine Fragerunde machen, Herr Mehdorn? – [Hartmut Mehdorn (FBB): Mein Wunsch wäre es, immer direkt zu antworten, weil es sonst aus dem Zusammenhang gerissen ist! Vielleicht spart das ja auch!] – Wir können das probieren. Ich sehe hier Zustimmung. – [Hartmut Mehdorn (FBB): Sie sind der Chef, aber mir wäre es lieber!] – Es wäre nur gut, wenn die Antworten kurz, aber trotzdem umfassend sachlich sind. – Bitte schön! Wir probieren das einfach mal so.

Hartmut Mehdorn (FBB): Zu Tegel möchte ich eigentlich gar nicht mehr viel sagen, weil ich feststelle: Wenn ich Tegel sage, dann bebt das ganze Haus. Und wie kommt er dazu, überhaupt das Wort Tegel in den Mund zu nehmen? – Ich sage das noch mal: Nie und zu keiner Zeit habe ich gesagt, Tegel muss offenbleiben. Alles, was ich sage – ich finde das für mich in der Sache ein bisschen traurig –, ist, man müsste doch mal vernünftig darüber reden. Wenn Sie mir eine kleine Spitze erlauben, nur eine ganz kleine: Ich bezweifle mal, ob der Herr Diepgen, als er damals mit Herrn Stolpe diesen Deal, den sie damals gemacht haben, ausgeheckt hat, ob die beiden Jungs damals wirklich gewusst haben, wie die Welt heute, 2013, tickt. – Ich wollte nur einfach mal darüber reden. Wo ist das Problem? Aber wenn man da nur Luft holt, wird man schon geschlachtet. Fertig mit Tegel! Und dazu gäbe es eine Menge zu sagen, wirklich, sachlich. Nicht: Warum soll ich Tegel lieb haben? – Ich habe jeden Flughafen lieb, das gebe ich ehrlich zu.

Lärmschutz: Die Position der Geschäftsführung vom Flughafen ist eindeutig. Wir wollen Lärmschutz. Wir stehen zu Lärmschutz. Wir wollen Lärmschutz, und wenn Sie mich auch dazu – man kann es ja immer nicht ganz vermeiden – fragen, aber so viel ist da nicht passiert, dann sage ich: Ja, es hätte mehr passieren können. – Wir werden Lärmschutz genauso organisieren, allerdings parallel, wie wir den Sprint-Prozess gemacht haben, nicht als anonymes Thema und so was alles. Wir werden eine Organisation Lärmschutz machen, die quasi mit Prioritäten umgeht und Lärmschutz betreibt. Aber ich sage hier noch mal ganz deutlich, und wir werden das jetzt auch noch mal in einem Brief an die Anrainer formulieren, oder wie auch immer wir mit denen kommunizieren können: Wir wollen physischen Lärmschutz. Wir finden es bedauerlich, dass dieses Gericht – gut meint, ich will gar keine Schelte machen – ein Urteil gefällt hat, das dazu führt, dass zwischen 80 und 90 Prozent der Menschen Geld nehmen werden und wir keinen physischen Lärmschutz kriegen. Ich bin für Lärmschutz, ich sage das noch mal. Wir wollen nicht weniger Geld ausgeben. Das ist ein Schweinegeld. Nirgendwo in der Welt ist so viel für Lärmschutz ausgegeben worden, wie wir das für diesen Flughafen tun werden. Aber das ist die Rechts- und Gesetzeslage. Da haben wir gar nichts zu kommentieren. Das ist so, das akzeptieren wir auch so. Wer sind wir denn? Es geht uns gar nichts an, wenn da ein Gerichtsurteil, ein Gesetz ist, dann wird das umgesetzt. Alles, was wir sagen, ist: Leute, da habt ihr zu viel getan. Ihr werdet keinen Lärmschutz kriegen. Da werden Leute Geld kriegen. Die sind glücklich. Das ist schon schön, so viel Geld kriegt man nicht jeden Tag. Aber es findet kein Lärmschutz statt, und das Problem werden wir in fünf Jahren oder wann auch immer wieder haben.

Wir sind da noch nicht endlich in der Beschlusslage. Sie wissen, dass wir erst vorgestern das Urteil zugestellt bekommen haben. Vorher wussten wir gar nicht, was der Richter wirklich beschlossen hat. Es geht ja da über mehrere Seiten. Wir haben das jetzt analysiert, wir haben das jetzt verstanden. Wir beraten in den nächsten Tagen, was wir als Geschäftsführung machen. Wir hören, was die Landesregierungen dazu sagen, aber ich sage Ihnen auch: Das muss eine Geschäftsführung für sich entscheiden. Wir haben nach dem Gesetz alles Negative vom Unternehmen abzuhalten, das ist die Verantwortung eines Geschäftsführers, und die werden wir wahrnehmen. Ersparen Sie mir heute zu sagen, wie, aber wir werden diesen Beschluss zeitnah treffen, und wir werden den natürlich auch mit unseren Aufsichtsräten besprechen. Ich schließe nicht aus, dass ein paar Aufsichtsräte dabei sind, die sagen: Nein, das wollen wir so nicht –, aber das können wir dann vielleicht nicht ändern.

Zur Auseinandersetzung mit Gerkan und wie sich das mit den Experten verträgt, die wir da reingeholt haben: Ja, wir haben eine ganze Kette von Schadenersatzklagen von welchen, die den BER verklagen wollen, und wir haben natürlich auch im Gegenzug Schadenersatz an Planungsfirmen und Architektenbüros. Diese Prozesse laufen Schritt für Schritt. In einem Prozess, dem mit Gerkan, ist gerade ein Moratorium vereinbart worden. Das hat der Richter angeordnet, ob es da nicht eine Lösung gibt, dass es vielleicht ohne langwierigen Prozess geht, denn egal, welchen Prozess man führt, er dauert zwischen acht und zwölf Jahren. Also so schnell passiert da nichts. Aber das Moratorium wird sich irgendwann wieder auflösen, und dieser Prozess wird durchgeführt. Das hat nichts damit zu tun, dass wir zwei oder drei Experten, die wir qua Person – – Es ist auch vertraglich so verabredet, dass die nichts mit dem Vertrag zu tun haben. Die haben auch keine anderen Akteneinsichten oder so. Das ist völlig getrennt, und da passiert nichts. Unsere Prozesse ziehen wir durch. Das müssen wir. Wieder die gleiche Formel: Als Geschäftsführung sind wir verantwortlich, alles, was negativ auf die Fir-

ma fallen könnte, zu verhindern, so gut wir das können. Das werden wir vielleicht nicht immer können.

Sie hatten noch mal die Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat angesprochen. Ich bin noch nicht so lange dabei, aber ich sage Ihnen – vielleicht ist die Runde ein bisschen groß –: Wir haben eher zu viel Kontakt als zu wenig. Irgendeiner hat es am Anfang gesagt, es ist schon atemberaubend, in wie vielen Ausschüssen – – Nun bin ich vielleicht neu, und alle Ausschüsse sagen: Jetzt muss der Mehdorn mindestens einmal kommen –, aber normalerweise kann man das nicht leisten, Ausschüsse in zwei Bundesländern, und dann gibt es auch noch den Bund. Wir sind sehr viel in Ausschüssen, und wir haben sehr viele Aufsichtsratssitzungen, und diese Aufsichtsratssitzungen haben zur Vorbereitung wieder drei oder vier Ausschüsse. Also wenn ich Ihnen mein Kalender zeige, ich bin zu viel in Ausschüssen. Letztendlich haben wir in den Statuten unseres Unternehmens, deshalb bin ich ja nicht allein, sondern es gibt mehrere, die in der Leitung tätig sind – dass wir eigentlich sagen, man muss sich das aufteilen können, und dann muss halt jeder aus dem Vorstand ein, zwei oder drei Ausschüsse nehmen, dass nicht immer alle da sein können oder einer in allen Ausschüssen sein kann, weil man das zeitlich nicht schafft. Wir haben eine Baustelle. Ich sage das hier ganz offen, ohne jeden Kompromiss: Ich möchte diesen Flughafen schnell ans Netz bringen. Ich möchte nicht Ausschüsse beglücken, sondern den Flughafen ans Netz bringen, und dafür brauche ich Zeit und Präsenz auf der Baustelle und Präsenz mit meinem Sprint-Team, ich muss da vor Ort sein. Das ist leider so. Wenn man so einen Prozess treibt, dann kann man ihn nicht ein bisschen treiben, sondern da muss man schon immer dabei bleiben und nicht irgendwie stunden- oder tageweise. Das tun wir. Wir sind auf die Baustelle gezogen, um die Dinge vor Ort zu machen, zu besprechen und dann auch dahinzugehen.

Da war noch die Frage nach der Zusammenarbeit in diesem Vorstand. Ich lege hier großen Wert darauf – ich lese nicht immer ausgiebig Zeitung, weil da viel drin steht, was einen graust, aber was ich da so lese –: Ich habe nie gesagt, dass ich einen Vorstand rausschmeißen will. Das ist eine reine falsche und freie Erfindung von irgendeinem. Dass wir möglicherweise unterschiedliche Charaktere in diesem Vorstand sind, das ist völlig normal. Ich bin mir sicher, Sie haben auch nicht alle Ihrer Parteikollegen lieb. Das schreiben Sie auch nicht in jede Zeitung, aber das ist das Normalste von der Welt, und da gibt es halt Dinge, die man austragen muss. Die Dinge betreffen in der Regel den Aufsichtsrat und die, die davon betroffen sind, sonst niemanden. Ich habe mit niemandem darüber gesprochen, mich müsste es nun mal betreffen, habe ich aber nicht, bei Ehrenwort. Denen, die ich gesprochen habe und die mich danach fragen, wie ist das eigentlich in eurer Zusammenarbeit, habe ich eine klare Antwort gegeben, und Sie wissen, dass ich immer sehr deutlich spreche und nicht irgendwie um ein Irgendwas rumtanze, sondern sage, wie die Sache ist. Der Aufsichtsrat wird letztendlich seine Entscheidung treffen müssen. Dass man das alles in der Zeitung liest, meiner Meinung nach auch völlig falsch wiedergegeben, das ist dann eben so. Sie lesen auch in der Zeitung, dass da immer Licht brennt, weil da keiner den Lichtschalter findet. Sie lesen auch in der Zeitung, dass da 6 600 Mängel in diesem Pier Nord sind. Ich sage Ihnen: Das sind 25. – Sie lesen dauernd irgendwelche Sachen, und die Quelle ist wahrscheinlich immer die Gleiche. Nicht von mir! Und das stört uns auch nicht. Wir gehen geradeaus und machen den Flughafen fertig.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Mehdorn! – Herr Friederici ist der Nächste.
– Bitte!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Herr Mehdorn, namens der CDU-Fraktion, dass Sie heute bei uns sind und für die klaren Worte, die Sie hier finden, und auf die Fragen klar antworten! Wir haben uns das ein bisschen aufgeteilt. Ich habe zunächst vier Fragen zu dem, was Sie ausgeführt haben, zum einen zur Brandschutzanlage, Geschossentrauchung und zur Sprinkleranlage. Wie man die Problemlösung angehen kann, ist ja bekannt. Wann rechnen Sie damit, das vorzustellen? Wann ist es möglich zu sagen, dass dieses Projekt abgeschlossen werden kann, dass also eine Testierfähigkeit vorliegt? Werden Sie das möglicherweise auch im September vorstellen, wenn Sie zum Eröffnungstermin etwas sagen? – [Hartmut Mehdorn (FBB): Nein!]

Dann möchte ich als zweite Frage an Sie richten: Es stand zumindest in der Presse – ich weiß nicht, ob es von Ihnen selbst kommt –, dass der aktuelle Betrieb oder eben Nichtbetrieb des Flughafens BER im Monat zwischen 15 und 20 Millionen Euro kostet. Können Sie ungefähr skizzieren, was das für Kosten sind? Wodurch entstehen die? Es wird ja dann immer so vereinfacht dargestellt, das seien Stromkosten, Reinigungskosten oder Ähnliches. Dass Sie das vielleicht noch ein bisschen genauer aufgliedern können.

Der dritte Fragenkomplex, den ich habe, bezieht sich auf die jetzt bereits befindliche alte Südbahn Schönefeld, die künftige neue Nordbahn von BER. Es ist bekannt, dass diese neu gemacht werden muss.

Ist vielleicht auch darüber nachgedacht worden, so wie in Frankfurt, eine Sanierung dann zu machen, wenn der BER eröffnet hat, und zwar komplett eröffnet hat, so wie man das in Frankfurt gemacht hat, bei laufendem Betrieb, wo man nur die Nachtzeiten, wo nicht geflogen wird, verlängert hat, aber jede Nacht 50 m rausgebrochen, Beton eingegossen hat und dann Ventilatoren aufgestellt hat, und dann ging acht Stunden später der Betrieb? Ist so was hier auch denkbar? – Die Frage!

Die vierte Frage, die ich an Sie habe, aus auch unternehmerischer Sicht: Wenn dieser Flughafen fertig ist, ist er ja doch relativ dicht an der Kapazitätsgrenze. Wir haben zwar in Deutschland im Moment nicht unbedingt steigende Fluggastzahlen, aber am Flughafenstandort Berlin im Jahr 2013 durchaus immer noch steigende Fluggastzahlen. Was halten Sie von der Idee, den alten Flughafen Schönefeld einfach offenzulassen?

Vorsitzender Andreas Otto: Bitte schön! – Viele Fragen!

Hartmut Mehdorn (FBB): Brandschutz, wann, das ist eine der zentralen Fragen. Wir haben zwei zentrale Fragen. Ich habe das einleitend gesagt. Die eine ist Brandschutz, das Brandmeldesystem und die Steuerung, die extrem anspruchsvoll ist. Es würde hier den Rahmen sprengen, wenn ich Sie in Details entführen würde. Wir sind gerade dabei – wir haben die Spezifikation so weit –, mit den Firmen Siemens und Bosch den Dialog zu führen und mit denen quasi einen Masterplan zu verabreden, wie wir das machen – dass wir das ganz schnell wollen und die sagen: Gemach, gemacht! – Ich sage mal, das hat jetzt damit nichts zu tun. Man muss da auch vorsichtig sein. Es gibt auch viele an diesem Flughafen, die Interesse haben, dass es langsam geht. Je mehr Geld verdienen die. Das darf man nicht kleinreden, dieses Feeling. Das sind nicht Siemens und Bosch, nicht dass das einer in diesen Zusammenhang setzt, aber es gibt eben solche, und dagegen müssen wir angehen. Auf der anderen Seite dauert alles seine Zeit. Wir brauchen für Siemens und dieses Brandschutzthema noch bestimmt vier, sechs Wochen, bis wir ein präzises Datum haben. Die Zeit nehmen wir uns. Wir hätten damit vor einem Jahr anfangen können. Ich sage das immer wieder. Ich finde es ausgesprochen traurig, dass da Zeit verloren ist. Aber es muss jetzt gemacht werden, und es ist keine kleine Übung. Wer von Ihnen da mal interessiert ist – können wir uns mal draußen treffen, und ich zeige Ihnen das.

Zweites Thema: Stillstandskosten. – Wir haben Stillstandskosten. Der Flughafen ist ein großes Areal. Wir haben jede Menge Fahrstühle, Rolltreppen, ein Riesengepäckfördersystem, eine ganze IT-Landschaft. Wir haben Hydrantensysteme, Tanklager, jede Menge Anlagen, die Sie ständig, wenn sie fertig sind, bewegen müssen. Ein Fahrstuhl, den Sie nicht bewegen, ist wie ein Auto, das Sie nicht bewegen – geht kaputt. Er steht sich einfach kaputt. Der Fahrstuhl muss pro Woche ein-, zweimal bewegt werden, die Fluggastbrücken müssen pro Woche ein-, zweimal bewegt werden, und dafür müssen Sie Personal vorhalten. Es muss gereinigt werden. Wir wollen nicht, dass sich Mäuse in diesem Flughafen schön einleben usw. Die Instandhaltung kostet ganz normal Geld. Das ist eigentlich kein Teufelszeug, das ist normal, bloß normalerweise laufen Einnahmen dagegen, und wenn Sie im laufenden Betrieb Geld verdienen, darf es auch in der Instandhaltung was kosten. Wir haben aber keine Einnahmen, weil wir eben noch nicht drin sind und das Ding noch nicht scharfgeschaltet haben. Wenn Sie alle Kosten sehen – Stromkosten, Reinigungskosten, Gebühren, Versicherung –, sind Sie schnell bei diesen 20 Millionen plus/minus. Das andere Thema, das wir auch haben, ist, dass uns dadurch Einnahmen entgehen, dass wir bessere Fees als in Tegel hätten. Leider werden das eigentlich jeden Monat mehr. Je fertiger wie werden, umso teurer wird das, was wir da haben. Alles,

was wir da haben – so ist das nun mal im Leben –, selbst dieser Stuhl, kostet Zinsen. Den hat mal einer gekauft, der wird eben über zehn Jahre abgeschrieben, und nach zehn Jahren kann man ihn wegschmeißen, weil er abgeschrieben ist. So ist das auch am Flughafen. Auch Zinsen kostet so etwas, und der Ärger ist eben, dass wir nicht in Betrieb sind, dass wir kein Geld verdienen. Und das muss schnell beendet werden.

Südbahn, Nordbahn: Da kann man jetzt den Kürlauf der Experten antreten. Es gibt welche, die sagen: Na klar kann man eine Landebahn nachts machen. – Ich gehöre zu denen, die sagen, das wird nicht gehen. Sie können keine 50 m pro Nacht bauen. Sie können vielleicht 3 m pro Nacht bauen. Eine Landebahn ist mittlerweile so was Komplexes. Sie müssen rechts und links einen 30 m breiten Streifen 2 m tief mit gestampftem Kiessand machen, dass es, wenn ein Flugzeug rausrollt, nicht einsackt und auf die Nase fällt. Das können Sie nicht scheinchenweise machen, weil Sie dann unterschiedliche Härtegrade – – Ich sage, es geht nicht. Ich glaube auch nicht, dass andere Airports das machen. Mich würde das wundern. Frankfurt hat das vor Längerem mal gemacht. Heute brauchen sie es nicht mehr, weil sie eine Reservelandebahn haben. Sie haben eine mehr, als sie brauchen, und wenn sie eine reparieren – – Es ist eine der Begründungen gewesen, dass sie dann eine reparieren können.

Bei der Nordbahn ist der Belag ziemlich am Ende. Da ist die Befeuerng nicht mehr so, wie sie sein soll. Eine Landebahn ist eben nach zehn, zwölf Jahren am Ende. Sie hat nicht die vorschriftsmäßigen Seitenstreifen. Also das Ding muss man völlig neu bauen, das ist gar keine Frage. Man kann sie schnell und gründlich neu bauen, wenn man sie am Stück baut und dann 24 Stunden und das Ding da relativ schnell hinzaubert, aber nicht scheinchenweise, das wird nicht gehen, das würde ich auch niemandem raten. Bei einem Regenguss ist dann die Baugrube voll usw. Das wird nicht gehen. Ich glaube auch nicht, dass eine Luftfahrtbehörde so was noch mitmacht.

Kapazitätsgrenze: Ich habe einleitend gesagt, ich glaube nicht, dass wir eine große Diskussion zur Kapazitätsgrenze führen sollten. Ich halte diesen Flughafen nicht nur für sehr schön, er ist auch sehr funktionell, das werden Sie sehen. Das kann ich jetzt nur sagen, aber wenn Sie ihn, wenn er fertig ist – hoffentlich bald –, erleben: Er ist ein sehr schöner, funktioneller Flughafen. Das kann man heute schon so sehen. Wir können auch, wenn wir an Kapazitätsgrenzen stoßen, Engpässe leicht beseitigen. Wir wissen, wie das geht, aber das ist heute kein Thema. Wir werden in den nächsten fünf bis zehn Jahren nicht an irgendwelche Grenzen stoßen.

An Grenzen stoßen wir höchstens mit unseren beiden Landebahnen. Es gibt eben keinen Hauptstadtflughafen, der nur zwei Landebahnen hat. Wenn Sie neulich Heathrow beobachtet haben: Da ist ein Flieger auf die Schnauze gefallen, und dann hat es in England einen Tag lang keinen regionalen Flugverkehr gegeben. Wenn wir eine Kapazitätsproblematik haben, dann haben wir die, dass Berlin nicht wie früher mal sechs, dann vier und zukünftig nur noch zwei Landebahnen hat. Da würde ich mir Sorgen machen.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön! – Der Nächste ist Herr Dr. Heide.

Dr. Manuel Heide (CDU): Insofern habe ich Sie wahrscheinlich richtig verstanden, dass Sie jetzt alles unternehmen werden, um diese Nordbahn vor der großen Inbetriebnahme des Flughafens Schönefeld neu anzugehen. Ich halte das auch für einen richtigen Schritt, weil ich glaube, dass alles andere ins sichere Chaos und vor allen Dingen zu wahnsinnigen Kosten

führt. – [Hartmut Mehdorn (FBB): Haben Sie falsch verstanden!] – Ich habe nur die Schlussfolgerung aus dem gezogen, was Sie sagen, aber, wie gesagt, es ist ja jetzt an Ihnen, in Ihrer Replik vielleicht zu sagen, wie Sie sich das anders vorstellen.

Zweitens: Ich habe das Vergnügen, dass ich nicht nur meinen Wahlkreis direkt am Flughafen in Reinickendorf habe, sondern auch seit 1985 Abgeordneter bin und insofern auch bei der damaligen Entscheidungsfindung gelernt habe, dass uns damals die Experten gesagt haben: Wenn wir einen erfolgreichen Flughafen haben wollen, muss es ein Singleairport sein, weil nur dadurch die notwendigen Umsteigeverkehre entsprechend gewährleistet sein können. – Nach alledem, was ich bisher hinsichtlich der Frage des Offenhaltens von Tegel gehört habe, ist mir eigentlich noch nicht ganz klar, welche Funktion Tegel dann haben soll, außer vielleicht als – ich sage mal in Anführungszeichen – Resterampe, denn auch wenn man sich mit den Kollegen von der Lufthansa unterhält – für Air Berlin werden Sie wahrscheinlich auch eine gewisse Erfahrung haben –, werden die mit Sicherheit nicht einzeln nach Schönefeld umziehen und den jeweiligen Mitbewerber in Tegel sitzen lassen. – [Hartmut Mehdorn (FBB): Hat keiner vor!] – Das wird nicht passieren, und insofern ist mir etwas unklar, welche Rolle Tegel dann noch haben soll, wenn sowohl die Star-Alliance-Gesellschaften als auch die Oneworld-Gesellschaften in Schönefeld sitzen. Ich glaube nicht, dass irgendjemandem in Reinickendorf daran gelegen ist, dort ein Regierungsflughafen bzw. die letzten Chartergesellschaften noch zu haben. Dazu ist diese Gelände viel zu wertvoll, und ich glaube auch, dass das, was der Senat oder wir alle mit diesem Gelände als Nachnutzung vorhaben, entsprechend gewährleistet sein muss.

Die Frage, die sich bei mir anschließt, ist: Sie haben eben hinsichtlich der Frage des Umzugs ausgeführt, und ich gebe Ihnen völlig recht, denn glaube auch nicht, dass sich eine derartige logistische Leistung innerhalb einer Nacht gewährleisten lässt, und wir wären bestimmt die Letzten, die nach den sechs Monaten den Cut machen, aber ich glaube, dass doch ehrlich gesagt werden muss, dass die Funktion von Tegel endlich ist und dass diese Sechsmonatsfrist nicht weit überschritten werden kann und sollte.

Hinsichtlich der Abfertigungs- und Gepäckkapazitäten liest man Unterschiedliches, und wenn man sich mal anguckt, wie viel entsprechende Abfertigungscounter Tegel jetzt hat und das mit der Anzahl der Passagiere durchrechnet, die dort in den Verkehrsspitzenzeiten kommen, dann sehe ich schon gewisse Probleme. Wir sehen jetzt auch in Tegel, dass die Anzahl der Leute, die online einchecken oder überhaupt keine Probleme haben, nicht so hoch ist, wie man sich das damals gewünscht hat. Ich weiß nicht so richtig, wie man das dann, zumindest in den Spitzenzeiten und wenn der Flughafen neu ist, bewältigen will. Insofern ist meine Frage, ob daran gedacht ist, eventuell Schönefeld alt so lange offenzulassen, bis dieses so ist, denn wir haben dann ein Flugsystem, sodass ich glaube, dass die juristischen Voraussetzungen für den Weiterbetrieb dieses einen Piers wesentlich einfacher wären als der Weiterbetrieb von Tegel, wo die Schließung auch nach alledem, was ich mittlerweile an Gutachten gelesen habe, relativ rechtssicher verfügt ist.

Hartmut Mehdorn (FBB): Ich hätte eine große Bitte: Ich würde hier jetzt nicht eine Tegel-Diskussion aufmachen wollen. Sollte der Bedarf bestehen, dass mal ein ergebnisoffenes Gespräch mit Fakten und Argumenten gewünscht ist, so sollte man das führen, aber nicht zwischen Tür und Angel, denn das geht nicht. Da müsste man gründlich reden, und es wird ja immer wieder gesagt, es geht rechtlich nicht. Dann brauchen wir auch nicht darüber zu reden,

wenn es rechtlich nicht geht. Ich habe immer nur verstanden: Das Primat der Politik ist allenthalben, und wenn es übergeordnete Gründe gäbe, ginge alles. – Aber ich möchte eigentlich Tegel hier nicht diskutieren.

Ich sage noch mal: Ich bin nicht emotional hinter Tegel, sondern man muss in bestimmten Punkten mal darüber reden können. Natürlich bleiben wir beim Singleairportsystem. Das hat doch nie einer bestritten. Das wollen wir auch gar nicht ändern. Warum soll das geändert werden? Aber es gibt trotzdem eine Reihe von Punkten, über die man mal reden können müsste, muss man aber nicht. Wir sind nicht diejenigen, die das beschließen. Das machen der Aufsichtsrat, der Senat, die Landes- und die Bundesregierung. Aber wenn wir ein Problem haben, dann haben wir es mit Landebahnen.

Vorsitzender Andreas Otto: Das war es zu dem Punkt? – Dann ist als Nächstes der Kollege Moritz dran.

Harald Moritz (GRÜNE): Danke! – Ich hatte vorhin zwei konkrete Fragen gestellt, die ich jetzt wiederholen werde. Auch meine Fragen bewegen sich einmal im Komplex Schallschutz. Habe ich Sie jetzt richtig verstanden, dass Sie das Urteil des Oberverwaltungsgerichts akzeptieren und nicht mehr dagegen vorgehen werden? Sie haben auch gesagt, dass der Lärmschutz jetzt ausgezahlt wird. Das heißt aber noch lange nicht, dass die betroffenen Eigentümer nicht Lärmschutz machen, sondern die Betroffenen werden doch großes Interesse daran haben, dass sie zumindest innerhalb ihres Hauses ruhig leben können, denn der Außenbereich ist für viele schon nicht mehr nutzbar.

Ich hatte vorhin nach der Einstellung der Arbeiten gefragt. In dem aktuellen Schallschutzbericht, den man sich beim MIL runterladen kann, schreibt die FBB an das MIL – darauf habe ich mich bezogen –, dass die Arbeiten beim Tagschutz einstweilen eingestellt wären. Das war die erste konkrete Frage, die vorhin nicht beantwortet worden ist.

Einen zweiten Komplex möchte ich beim Thema Brandschutz aufmachen. Wir haben in der letzten Anhörung ziemlich ausführlich von Herrn Amann und den Vertretern von Bosch und Siemens die Problemlagen beschrieben bekommen. Da ging es immer noch darum, dass durch Heißgasrauchversuche die Probleme mit dem Nachströmen in den Griff bekommen werden sollten, um daraus diese Entrauchungsmatrix erstellen zu können. Nun war in der Presse zu lesen, dass diese Versuche eingestellt werden. Meine konkrete Frage ist: Wie kommt man dann zu dieser Entrauchungsmatrix, oder stimmt es gar nicht, dass diese Heißgasrauchversuche nicht mehr fortgesetzt werden? – Die zweite Frage zu dem Komplex: Haben denn jetzt alle Bauteile, die eingebaut worden sind, diese sogenannte Zulassung im Einzelfall oder anderweitige Genehmigungen, die zum Einbau notwendig sind?

Beim Komplex Teileröffnung würde mich interessieren: Sie haben jetzt gesagt, Sie sind mit bestimmten Fluggesellschaften im Gespräch, dass sie in den Nordpier ziehen, wenn er so weit fertiggestellt ist, was auch noch eine Frage ist, ob da die Brandschutzproblematik gelöst worden ist, ob es dazu auch Genehmigungen vom Bauordnungsamt gibt. Sollen die Fluggesellschaften, die da einziehen, sozusagen den Probebetrieb machen? Wir haben vorher hier gelernt, dass normalerweise nach Fertigstellung eines Flughafens ein sechsmonatiger Probebetrieb laufen soll, um alle Schwachstellen ermitteln zu können und dann Abhilfe zu schaffen. Es war beim BER nicht so, dass während der Bauarbeiten der Probebetrieb durchgeführt wur-

de, und bestimmte Sachen waren gar nicht prüfbar, weil die Bauarbeiten liefen. Soll dann sozusagen Easyjet den Probetrieb für den Nordpier machen? Die zweite Frage: Gibt es finanzielle Anreize oder Nachlässe, damit diese Fluggesellschaften umziehen?

Zu Tegel noch mal ganz explizit die Frage an den Senat: Schließen Sie aus, dass diese Sechsmonatsfrist, die da gesetzt ist – Tegel muss spätestens sechs Monate nach der Eröffnung von BER geschlossen werden –, überschritten wird? – Dann war noch die Frage nach den Mitarbeitern. Mir ist zu Ohren gekommen, dass die Verträge der Mitarbeiter am Flughafen Tegel bis 2017 verlängert worden sind. Können Sie das bestätigen oder nicht? – Noch eine Frage an den Senat: Wie bewertet der Senat diese Zwölfmonatsstillstandsfrist am BER, und wie steht der Senat zu so einer Teileröffnung von BER? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Kollege Moritz! – Wollen Sie anfangen, Herr Mehdorn, und dann geben wir dem Senat das Wort.

Hartmut Mehdorn (FBB): Die Heißgasversuche sind gelaufen. Aus diesen Heißgasversuchen hat sich ergeben, dass da Nachbesserungsbedarf ist. Das hat – es wird immer gefährlich, weil wir dann in technische Einzelheiten kommen – etwas damit zu tun, wie man quasi Fenster öffnet. Wenn es irgendwo eine Indikation für Rauch gibt, passieren eine Reihe von Sachen. Innerhalb von 60 Sekunden müssen die sogenannten Rauchvorhänge runter. Das heißt, der Rauch wird oben bis auf 2,20 m Höhe festgehalten, dass man unten laufen kann, und es geht die Entrauchungsanlage an, die den Rauch absaugt, und wenn man etwas absaugt, muss man irgendwo einen Deckel aufmachen, dass Luft rein kann. Da passiert jetzt Folgendes: Diese Bosch-Steuerung kennt nur die Befehle „auf“ und „zu“ und nicht „ein Viertel auf“, „ein Viertel zu“, „ein bisschen auf“, „ein bisschen weniger zu“. Das hat wieder einen Einfluss, ob da Wind auf so einer Glasfront steht oder keiner. Wenn das Ding „Fenster gehen auf“ schaltet und da steht Wind drauf, dann verwirbelt es diesen Rauch tiefer als 2,20 m. Das darf nicht sein. Das ist eines der Themen, weshalb die Steuerung der Zuluftklappen mit dem System des Abzugs von Siemens kompatibel gemacht werden muss. Da gibt es noch einen Haufen Technisches, aber das ist die kürzeste Form, um Ihnen das zu erklären. – [Harald Moritz (GRÜNE): Die werden also fortgesetzt!] – Die werden, wenn wir die Veränderungen mit den Zuluftklappen und dem Steuerungssystem haben, wieder durchgeführt. Das macht der TÜV. Das sind Standards. Da wird halt geprüft, ob das so geht.

Bauteilzulassung im Einzelfall: Es kommt kein Bauteil in diesen Flughafen rein, das die Zulassung nicht hat. – [Zuruf: War bisher nicht so!] – Weiß ich nicht, dann war sie vielleicht nicht verlangt. Aber wenn sie in lebenskritischen Systemen verlangt wird, geht es gar nicht anders – nicht, dass ich das wüsste.

Tagschutz: Meiner Meinung nach ist das nicht unterbrochen, aber ich muss jetzt vorsichtig sein, vielleicht weiß ich da nicht alles in letzter Instanz. Es kann aber sein – ich nehme an, der Vermerk, den Sie zitieren, ist ein Vermerk, dass man gesagt hat: Wir warten jetzt erst mal ab, was dieses Urteil für uns bringt. – Das kann kein ganz neuer Vermerk sein. – [Zuruf von Harald Moritz (GRÜNE)] – Also muss ich noch mal gucken, wie der Tagschutz ist, ich will jetzt nichts Falsches sagen. Dass da irgendwo so eine Warteposition aufgemacht wurde – mal gucken, wie das Thema gerichtlich ist –, das war mir wohl geläufig. Aber ich checke das, und wenn Sie wollen, gebe ich Ihnen eine Nachricht dazu.

Insgesamt bleibe ich bei dem, was ich gesagt habe. Wir sind für Lärmschutz, aber wir stehen für physikalischen Lärmschutz, dass er wirklich gemacht wird. Wir haben wenig Lust, eine Zahlkasse zu sein und nur Geld rauszugeben, obwohl es rein vom Verfahren her so sein kann. Heute besteht die Gefahr, dass 80 Prozent Cash kriegen und beim Lärmschutz nichts passiert. Das wäre nicht im Sinne des Erfinders, aber warum auch immer, das sind die Spielregeln heute. Deshalb sagen wir, dieses könnte man machen, wenn das Gesetz nicht so restriktiv wäre, wie der Richter das gerade beschlossen hat. In anderen Flughäfen wie München, Frankfurt und Düsseldorf hat man die gleiche Formulierung gehabt, wie sie hier vorgelegen hat, aber der Richter hat es eben so beschlossen, dass wir, ich sage mal, hochprozentig in den physikalischen Schallschutz gekommen wären. Das ist hier nicht. Wir prüfen unsere Reaktion. Ist noch nicht so weit. Wir haben das Urteil jetzt drei Tage im Haus. Da beraten wir uns gerade mit unseren Anwälten. Wir werden dann mit dem Aufsichtsrat reden und ihm mitteilen, wie wir uns dazu stellen, ob wir es anfechten oder wie wir damit umgehen. Das ist aber heute noch nicht beschlossen.

Zur Sechsmonatsregel sage ich mal ganz vorsichtig: Man hat deshalb die Südbahn vom BER nicht aufgemacht, denn wenn man die aufgemacht hätte, die Sechsmonatsregel, dann wäre Tegel zu gewesen, und wir hätten gar keinen Flughafen mehr. Das haben die mal so beschlossen, dass das so sein soll. Deshalb machen wir eine fertige Landebahn nicht auf. Neulich ist da so eine Citation über Kopf gegangen. Die lag dann sieben Stunden auf der Landebahn, und wir haben Flugzeuge nach Dresden, Leipzig und Hannover geschickt, und da steht eine nagelneue Landebahn vom Feinsten mit allem und modernstem Radar, und wir können sie nicht benutzen. Die ist nicht in Betrieb, nur weil es 1996 mal irgendwelche Leute gut gemeint, aber nicht zu Ende gedacht haben. Ich weiß nicht, was das soll, aber ich weiß auch nicht, ob die sechs Monate dann schnappen oder nicht. Das würde ich in diese Kiste tun: Sollen wir mal über Tegel reden oder sollen wir nicht? Aber einfach immer nur eine Überschrift und mal eine andere Überschrift – das ist nicht zielführend, würde ich nicht machen.

Es gibt keine Verträge bis 2017. Wahrscheinlich hat man denen gesagt: Die Verträge sind hinten offen, wir wissen nicht, wie lange es hier noch geht. Stellt euch mal darauf ein, dass das hier noch länger geht! – Darüber freuen sich die Mitarbeiter. Da brauchen sie keine Sorge zu haben. Keiner will gern umziehen. Aber es gibt keine Vorfestlegungen, die irgendwie darauf hindeuten – wenn das der Hintergrund Ihrer Frage ist –, dass da ein Präjudiz geschaffen wird. Das machen wir nicht. Warum sollen wir auch?

Vorsitzender Andreas Otto: Das war es erst mal?

Harald Moritz (GRÜNE): Probetrieb Easyjet, finanzielle Zugeständnisse!

Hartmut Mehdorn (FBB): Entschuldigung! – Was wir machen würden, wenn wir uns mit einer dieser Airlines einigen würden, dass sie es macht – dann ist es deren freiwilliger Wille, dann kaufen wir den nicht –, ist, dass wir sagen: Wenn ihr das macht und wir so ein Teamwork aufmachen, dann dürft ihr bis – – Aber das haben wir auch noch nicht. Ich sage Ihnen jetzt mal, was mir so vorschweben würde. Das ist noch nicht fest. Dann würde ich sagen: Für die Zeit, bis wir den Flughafen endgültig aufmachen, dürft ihr zu den Gebühren, wie ihr sie drüben in Schönefeld habt, weiterfliegen. – Wir würden die Schönefelder Gebühren quasi für die andere Seite nicht erhöhen, denn wenn einer von Schönefeld zu uns rüber zieht, muss er ganz schön mehr Geld bezahlen.

Vorsitzender Andreas Otto: Gut, das haben wir geklärt. Dann ist als Nächstes der Kollege Wolf dran.

Harald Wolf (LINKE): Erst mal die Anmerkung: Ich fand Ihre Aussage, die sehr plakativ war, dass es keine Baustelle mehr ist, sondern dass es darum geht, die Endintegration dieser beiden Systeme, Brandschutz und IT-System, hinzukriegen – [Hartmut Mehdorn (FBB): Und Fehler ausmerzen, klar!] – Ja, klar! – fand ich erst mal eine klare Aussage gegenüber dem, was mittlerweile auch an Überhöhung in der Öffentlichkeit stattgefunden hat – [Hartmut Mehdorn (FBB): Und noch stattfindet!] – und stattfindet. Insofern etwas mehr Realismus in die Debatte zu bringen, finde ich gut. Ansonsten teile ich Ihre Einschätzung. Ich habe mich auch gewundert, weshalb die Ankündigung „Im November geht es auf der Baustelle wieder los“ nicht umgesetzt wurde und da weiterhin Stillstand existiert, weil ich mir in der Tat vorstelle, klar, das Thema Brandschutz/IT-System ist schwierig und kompliziert, aber das, was sozusagen die normalen baulichen Mängel sind – in Anführungsstrichen –, die in so einem Endspurt zustande kommen, die zu korrigieren, kann ich mir nicht vorstellen, dass man das endlos aufschieben muss, sondern dass man das durchaus anpacken kann. Das scheint ja jetzt auch der Fall zu sein.

Was die Frage Tegel angeht, Herr Mehdorn: Wenn Sie sagen, es gibt ja die Gedankenfreiheit, ist das richtig. Es hat auch niemand gesagt, dass Ihre Äußerungen nicht durch das Grundgesetz abgedeckt sind. Ich sage aber, sie ging über Ihre Funktion hinaus. – [Hartmut Mehdorn (FBB): Ich bin erst mal ein freier Bürger, Entschuldigung!] – Ja, Sie sind ein freier Bürger, aber Sie sind in einer bestimmten Funktion. Ich habe mir in bestimmten Funktionen auch nicht jede Äußerung erlauben können, was ich zu diesem oder jenem Punkt, zum Beispiel zur Deutschen Bahn zu sagen hätte oder Ähnlichem. – [Hartmut Mehdorn (FBB): Haben Sie ja trotzdem gemacht!] – Das haben wir vielleicht gelegentlich bilateral gemacht, ja. – Aber das Thema Tegel ist ja ein Thema, wo wir eine politische Entscheidung haben, wo wir einen gültigen Planfeststellungsbeschluss haben und wo es auch keine politische Absicht gibt, an diesem Thema zu rütteln. Jetzt eine solche Diskussion auch in der Öffentlichkeit zu führen, hat eine andere Wirkung, als wenn Sie das als Privatmann tun, denn Sie sind im Moment nicht in der Situation des Privatmanns. Das will ich an dieser Stelle mal sagen, und deshalb finde ich es nicht hilfreich, diese Diskussion zu führen. Wenn es ansonsten in der Politik andere Erwägungen gibt, dann muss man das klären, aber ich sage, das ist kein Thema für eine öffentliche Diskussion, vor allen Dingen, wo das ganze Thema erstens eine klare politische Entscheidung ist, wo es auch eine Verlässlichkeit gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern geben muss, die sich seit langen Jahren darauf einstellen, und es zum Dritten mit hohen rechtlichen Risiken verbunden wäre, denn man müsste ein Planänderungsverfahren einleiten und brauchte einen neuen Planfeststellungsbeschluss mit dem Risiko, dass man das gesamte Projekt BER in der Planfeststellung gefährdet. Das nur als Anmerkung dazu. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass Sie gesagt haben: Lassen Sie uns nicht über Tegel diskutieren! – Gut, ich halte fest, niemand hat die Absicht, Tegel dauerhaft offenzuhalten, jedenfalls Herr Mehdorn nicht, und dabei sollten wir es jetzt bei dieser Diskussion bewenden lassen.

Zweiter Punkt: Nicht innerhalb von 24 Stunden umzuziehen, weil das risikobehaftet ist, ist durchaus nachvollziehbar. Zu sagen, man macht jetzt erst mal ein paar Testläufe, finde ich auch eine Überlegung, der man durchaus nähertreten kann und wo, glaube ich, gute Gründe

dafür sprechen. – [Hartmut Mehdorn (FBB): Wenn es geht, machen wir es! Wenn es nicht geht, lassen wir es sein!] – Gut, klar!

Mich würde nur interessieren – vielleicht können Sie das erst nach der Aufsichtsratsitzung sagen, aber ich stelle die Frage trotzdem: Sie haben jetzt erst mal über die angedachte erste Etappe gesprochen. Wie würde eine zweite Etappe aussehen? Über welchen Zeitraum reden wir? Wenn wir über einen Zeitraum bis 2018 reden, dann wird es kritisch – das war auch mal eine Meldung in der Presse. Wenn wir über mehrere Wochen, über mehrere Monate reden, ist das ein anderes Thema, aber ich sage gleichzeitig: Die Botschaft muss klar sein, BER soll so schnell wie möglich fertiggestellt werden, und dann muss auch die Schließung von Tegel so schnell wie möglich stattfinden, wie es im Planfeststellungsbeschluss festgelegt ist.

In dem Zusammenhang zum Thema Sanierung der Nordbahn, wenn Sie sagen, das geht nicht in der Nacht: Wann wird die Entscheidung darüber getroffen? Wann ist das beabsichtigt, ob die Sanierung vorgezogen wird? Wie lange brauchten Sie für die Sanierung der Nordbahn? Das ist ein Thema – da muss man dann auch einen klaren Plan haben –, das in die Frage übergeht: Wann geht der BER in Betrieb? Wann ist der Schließungstermin?

Zum Thema Lärmschutz: Ich teile durchaus das, was Sie sagen, dass es schwierig ist, wenn wir jetzt die rechtliche Situation haben, dass kein physischer Lärmschutz eingebaut werden muss, sondern alles in Cash abgegolten wird. Denn unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes, was das zentrale Argument ist, ist die Frage, dass der physische Lärmschutz gewährleistet werden kann. Nun kann er aber offensichtlich in der Dimension, wie es das Gericht vorgesehen hat, also diese 55 Dezibel kein Mal am Tag, nicht vollständig gewährleistet werden. Ich glaube, die Konsequenz kann nicht sein, dass man hier noch mal versucht, einen Planänderungsantrag oder Ähnliches zu stellen, denn das würde wieder zu zeitlichen Verzögerungen führen, dann wird der Lärmschutz auch nicht umgesetzt werden, weil in dem Zeitraum, wo wir die rechtliche Unsicherheit haben – das kennen wir aus der Vergangenheit –, die Bürger ihre Vereinbarung nicht unterschreiben, und dann ist möglicherweise der BER fertiggestellt, aber der Lärmschutz nicht da, und dann haben wir wieder eine rechtliche Unsicherheit. Also wenn es eine Regelung gibt, wo man den Bürgern einen maximal physikalisch möglichen Lärmschutz anbietet und sagt, und dann vielleicht noch on top kriegt ihr auch noch mal eine Abschlagszahlung, oder man trifft entsprechende Vereinbarungen, ohne dass man die Rechtslage und den Planfeststellungsbeschluss zu ändern versucht, dann können wir darüber diskutieren. Es darf aber nichts an dieser Rechtslage geändert werden, weil wir mittlerweile eine Situation haben, dass in der Region so viel an Vertrauen verspielt worden ist, dass das eine hochsensible Angelegenheit ist. Wie immer diese Formulierungen in den Planfeststellungsbeschluss reingekommen sind, sie stehen da drin, und die Leute können sich auf diese Formulierungen verlassen, weil das rechtlich so ist und weil das auch mehrfach durch Gerichte bestätigt worden ist. Ich rate davon ab, an diesen Rechtsansprüchen zu rütteln. Wenn man andere Vereinbarungen vorschlagen kann, die ein Maximum an physikalischem Lärmschutz gewährleisten: d'accord und einverstanden!

Noch eine Anmerkung: Sie haben im Zusammenhang mit dem Lärmschutz gesagt, das ist ein Thema, das die Geschäftsführung für sich entscheiden muss. Es ist richtig, Sie sind als Vorstand bzw. Geschäftsführung dem Wohl des Unternehmens verpflichtet, aber dieses Unternehmen hat drei Gesellschafter, und wenn die drei Gesellschafter sagen, wir wollen das so, weil sich das Unternehmen – im wahrsten Sinne des Wortes – nicht im luftleeren Raum bewegt, sondern ein Unternehmen ist, das in der Region auch eine gewisse Akzeptanz haben muss, und wo wir auch nicht wollen, was im Interesse des Unternehmens ist, dass jedes Wochenende oder an jedem Montag am Check-in-Schalter Demonstrationen stattfinden, dann ist

das eine Entscheidung, wo sich dann auch die Geschäftsführung überlegen muss, ob es – erstens – im Interesse des Unternehmens ist, an dieser Stelle nachzulassen. Und zweitens ist das eine Frage, die auch mit den Gesellschaftern abgestimmt werden muss. – Ich wollte das nur anmerken, weil es sehr apodiktisch klang, dass das eine Entscheidung der Geschäftsführung ist, sondern das ist auch eine Gesellschafterentscheidung.

Hartmut Mehdorn (FBB): Das war so nicht gemeint, aber das hindert die Geschäftsführung nicht, dazu eine Meinung zu haben. Und wenn die Gesellschafter sagen, wir sehen das anders, dann können die Gesellschafter natürlich – das sind die Spielregeln in unserem Geschäft, die haben wir nicht seit gestern – ein Stück Papier nehmen und sagen: Liebe Geschäftsführung, wir weisen dich an! – Und damit ist der Fall erledigt. Das gilt aber für viele andere Fälle auch. Wir entscheiden das am Ende für uns als Geschäftsführer, aber wenn die Gesellschafter etwas anderes wollen, dann sollen sie uns das sagen.

Harald Wolf (LINKE): Ich hatte noch ein paar Fragen gestellt.

Vorsitzender Andreas Otto: Wollen Sie die Fragen von Herrn Wolf beantworten? – Herr Wolf ist, glaube ich, mit der Befragung fertig, und jetzt sind Sie wieder dran.

Hartmut Mehdorn (FBB): Ach so, Entschuldigung! – Zum Lärmschutz: Ich glaube, wir haben das jetzt an mehreren Stellen besprochen. Wir wollen Lärmschutz und stehen zum Lärmschutz. Ich habe es angedeutet: Wir sind gerade dabei. Jetzt haben wir das Urteil und beraten es. Wir sind gerade dabei: Wie gehen wir das Thema Lärmschutz an? Da ist in der Vergangenheit nicht der notwendige Eifer – lassen Sie mich das mal so vorsichtig formulieren – beim BER an den Tag gelegt worden. Ich stimme Ihnen zu. Ich habe jetzt relativ häufig Kontakt mit den Bürgermeistern und Nachbarn, und wir reden darüber. Wir werden da Gas geben – das verspreche ich –, und das werden wir den Leuten auch mitteilen. Wir werden nicht alles auf einmal machen können, es gibt dann immer noch ein Nacheinander. Da wird es immer welche geben, die meckern, weil sie nicht die Ersten sind, aber dann wird halt gemeckert. Damit muss man dann auch umgehen. Aber wir werden da Gas geben.

Wir würden auf jeden Fall anbieten, dass wir sagen, wir machen den Lärmschutz, den wir physisch für richtig halten, der physisch umsetzbar ist, und dafür stehen wir. Wenn da jetzt – das ist das, was Sie gesagt haben – ein Restbetrag übrig bliebe, dann weiß ich nicht, ob wir dafür stehen, das muss man dann mal sehen. Ich glaube auch nicht, dass die Leute das verlangen. Das ist aus meinen Gesprächen mit diesen Bürgerforen, die wir da haben und was wir da alles haben, Kleinkreise – – Die sagen: Wir wollen erst mal sehen, dass ihr wirklich was macht. Macht doch endlich mal! Zurzeit habt ihr gar nichts gemacht oder nur, was die Katze auf dem Schwanz wegträgt. – Wir gehen da jetzt ran – schwer und schnell und massiv –, und wir werden das auch bei uns im Haus strukturieren, dass wir ein bisschen Gas geben. Da müssen wir wieder Vertrauen einfangen, völlig d'accord. Mit dem, was ich da gehört habe, bin ich auch nicht so zufrieden. Das hätte man vielleicht anders machen können, es ist aber so, wie es ist. Wir sind da, das Morgen zu regeln, und das machen wir.

Wie das mit dieser Bezahlregel ist, da müssen wir noch mal zum endgültigen Beschluss kommen. Ich glaube nicht, dass das ein kriegsentscheidendes Thema ist. Wenn nicht, dann müssen wir da noch mal gucken. Wir wollen Lärmschutz und haben großes Interesse, dass Ruhe und

Frieden mit unseren Nachbarn einkehrt. Wir wollen nicht dieses Theater. Das bringt ja nichts, denen nichts, uns nichts.

Sanierung Nordbahn: Da sind wir im Dialog. – Nur zu Ihrer Information: Es gibt einen Wirtschaftsplan des Unternehmens, und da steht diese Nordbahn für 2017/18 drin. Ich fürchte auch, dass vorher so richtig Geld nicht da sein wird. Wenn man das schneller machen müsste, müssten wir halt Geld finden.

Harald Wolf (LINKE): Wie lange braucht die Sanierung der Nordbahn?

Hartmut Mehdorn (FBB): Jetzt würde ich mal sagen: Mit Ausschreibung und mit Bau sind das so zwischen 12 und 14 Monate. Müssen wir aufpassen, wenn es so eine Regenperiode gibt, wie wir jetzt gerade hatten, dauert es länger, wenn es einen kalten Winter gibt, vielleicht auch. Wettermäßig mal Klammer, Risiko, aber so was in der Größenordnung.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön! – Jetzt ist der Kollege Prieß dran.

Wolfram Prieß (PIRATEN): Vielen Dank! – Ich habe ein paar Fragen, insbesondere zur Teilbetriebnahme am Nordpier, die ich bisher noch nicht so konkret gehört habe, und zwar: Der Flughafen ist ein integriertes System. Ist es möglich – inwieweit haben Sie da einen Überblick –, diesen Nordpier in Betrieb zu nehmen, wenn die Brandschutz- und Sicherheitsanlagen usw. am Hauptpier noch nicht in Gang sind, oder werden die da integriert?

Zweitens: Das wirtschaftliche Betreiben des Flughafens hängt auch ein bisschen vom Angebot der Verkaufsflächen ab. Der Betrieb des Nordpiers würde – neben den Stillstandskosten, die wir jetzt schon haben – weitere Kosten verursachen. – [Hartmut Mehdorn (FBB): Das haben wir nicht vor!] – Wie würden sich die dann decken lassen? Wie sind die Verhandlungen mit den Fluggesellschaften, die dort fliegen sollen?

Herr Mehdorn! Sie sind auch für sehr unkonventionelle Lösungen bekannt, wie das zum Beispiel beim Hauptbahnhof gewesen ist, wo die Halle ein bisschen kürzer geworden ist, um den rechtzeitig fertigzustellen. Gibt es beim Flughafen ähnliche Überlegungen, dass man da vielleicht irgendwas, was noch nicht fertiggestellt ist oder sich nicht so schnell fertigstellen lässt, weglässt? – Dazu hätte ich gern ein Statement von Ihnen.

Dann habe ich noch eine Frage an den Senat. Ich weiß nicht, inwieweit sich das jetzt beantworten lässt, da wir keinen wirklich Verantwortlichen hier haben. Wie stellt sich der Senat vor, das Projekt der Eröffnung des Flughafens zu unterstützen, damit der Neustart kein Fehlstart wird? Wie sieht es mit den finanziellen Mitteln für die Flughafengesellschaft aus? Trifft es zu, dass im September 2013 die finanziellen Mittel der Flughafengesellschaft erschöpft sein könnten? Wäre der Gesellschafter dann in der Lage, noch was zuzuschießen? Ist das ein Erfordernis, das notwendig ist? – Danke erst mal!

Hartmut Mehdorn (FBB): Zum Nordpier: Es ist so, dass wir keine baulichen Veränderungen am Nordpier machen werden. Wir werden den Nordpier so, wie er mal für später gedacht ist, provisorisch für ein paar kleine Fluggesellschaften in Betrieb nehmen. Es werden ein paar kleine Veränderungen sein, die aber nicht zu Mehrkosten führen. Wir werden also ein Gepäckband haben, wo man das Gepäck draufgeben kann, was auf der anderen Seite dann ins

Flugzeug gebracht wird, und wo das Gepäck gescannt wird. Alternativ überlegen wir, ob wir nicht durch die Originalgepäckförderanlage durchgehen – das sind die zwei Alternativen. Dieses Gepäckband, das wir dort provisorisch einbauen würden, ist ein Standardgepäcktransportband, das wir, wenn wir es da nicht mehr brauchen, später in diese sogenannten Pavillons stellen werden. Das ist für einen anderen Platz geplant, aber wenn wir Nordpier machen würden, würden wir es erst mal ins Nordpier stellen. – [Daniel Buchholz (SPD): Aber was ist denn mit dem Bahnhof? Wie sollen die da hinkommen?] – Ich bin jetzt beim Nordpier, nicht beim Bahnhof. Bahnhof ist ein Extrathema, aber lassen Sie mich den Nordpier zu Ende machen.

Es gibt da keine Geschäfte, es wird auch keine Geschäfte geben, es gibt da auch keine Restauration. Was wir machen, ist, dass wir – wie auch in der Zukunft – diese kleinen Wägelchen machen, die da mobile Verpflegung und mobilen Service machen, und den Zeitungskiosk fragen wir, ob er aufmachen will oder nicht. Aber so viel Betrieb werden wir da am Anfang gar nicht haben. Es geht da wirklich um eine Testfrage, und wir gehen da nicht mit den Premium-Airlines rein, sondern wir gehen mit den Low-Cost-Airlines rein. Wenn Sie Low-Cost-Airlines fragen, würden die das Ganze am liebsten in einem Zelt machen. Die wollen gar nichts haben. Kein extra Aufwand, und wenn, nur ein ganz geringer, der es rechtfertigt und den Nutzen für uns sicherstellt, dass wir da doch einen starken Lerneffekt haben und Dinge über die Funktionalität des Flughafens rausbekommen.

Sie haben gefragt: Gibt es Sachen, die wir weglassen? – Ja, gibt es! Ein Thema war, dass Raucherkabinen eingebaut werden sollen. Die haben wir bis nach der Inbetriebnahme verschoben. Die können wir auch hinterher noch einbauen, die muss man jetzt nicht vorher einbauen. Die Raucher sollen vor dem Flughafen rauchen, die brauchen jetzt nicht drin zu rauchen. Das ist so ein schöner neuer Flughafen, da wollen wir gar keine Raucher haben. – [Heiterkeit] – Das ist das Einzige, wo ich gesagt habe: Leute, das Leben nach der Inbetriebnahme ist genauso schön wie vorher. Man kann auch hinterher noch ein paar Sachen machen. Jetzt wird der Flughafen in Betrieb genommen, und jeder, der da Mätzchen macht oder noch einen Ringelpiez oder ein Schleifchen irgendwo hinbinden will, der kriegt was auf die Finger. Das wollen wir nicht, wir wollen fertig machen. Das ist das, was wir machen.

Vielen Dank für die Frage zu meinem Hauptbahnhofdach! Die Gelegenheit ist günstig, dass ich dazu etwas sagen darf. – Herr Vorsitzender! Darf ich das kurz, drei Sätze? – Das Dach am Hauptbahnhof ist länger gebaut, als es Herr Gerkan in seinem Entwurf hatte, für den er prämiert wurde. Wenn Sie das nicht glauben, schicke ich Ihnen die Fotos, wo er die Prämie kriegt. Wir haben das heute länger gebaut. Dass es nun mal noch länger vorgesehen war, war eine Sache von Herrn Dürr, der viel Geld in der Tasche hatte, aber nicht wusste, dass wir mit der Fußballweltmeisterschaft umgehen mussten. Ich hätte mal dieses Hohe Haus, diesen Senat sehen wollen, wenn der Hauptbahnhof nicht zur Fußball-WM fertig gewesen wäre. Sie hätten mir die Haut in Streifen abgezogen. Das sage ich Ihnen. Das wollen Sie heute nicht mehr wahrhaben. – [Harald Wolf (LINKE): Wir hätten Sie in den Ausschuss geladen!] – Genauso schlimm! – Es war halt wichtig, dieses Ding fertig zu machen. Wir haben lange vorher unsere Entscheidung getroffen und viel Häme und Haue gekriegt, aber der Bahnhof war fertig. Am Tag der Eröffnung waren dort 280 000 Menschen, Ein-, Aus- und Umsteiger. Das wäre nicht anders gegangen, ohne diesen Bahnhof, und mit der Fußball-WM sowieso nicht. – Das hat mir jetzt gutgetan, wollte ich nur sagen.

Finanzplan – letzte Antwort: Der Finanzplan für 2013 steht, da gibt es keine Engpässe. Wir kommen aus, die Planung steht, die Gesellschafter wissen Bescheid, und keiner muss da Extrageld ins Haus tragen.

Vorsitzender Andreas Otto: Jetzt ist die Kollegin Matuschek dran. – Bitte sehr!

Jutta Matuschek (LINKE): Vielen Dank! – Auch meinerseits, Herr Mehdorn: Mir gefällt außerordentlich die strenge Priorisierung der Inbetriebnahme, und alles andere, dieser Firlefanz – wie Sie es nannten – oder Ringelpiez, wird weggedrückt. Die Inbetriebnahme ist das A und O, denn nur so wird aus dem Projekt ein laufendes Projekt. – Das wollte ich vorweg noch mal betonen.

Zum Lärmschutz kann ich mir doch nicht verkneifen, noch was zu sagen. – Also wenn die Formulierung so ist, dass der nötige Lärmschutz, der eingebaut werden müsste – Dezibel sonstwie was –, 30 Prozent des Liegenschaftswerts überschreiten würde, dann würden diese 30 Prozent des Liegenschaftswerts cash ausgezahlt, und das betrifft etwa 80, 85, 90 Prozent der Anspruchsberechtigten. – [Hartmut Mehdorn (FBB): So ist es!] – Am Lärmschutz wird nicht gerüttelt, haben Sie heute mehrfach betont, und Sie haben auch betont, Sie sind nicht daran interessiert, weniger Geld auszugeben, Sie wollen an diesem Anspruch nicht rütteln. Dann gibt es eigentlich eine Möglichkeit – dass wenn dieser Anspruch für diese 30 Prozent des Liegenschaftswerts besteht, dann eine Verknüpfung zu finden, dieses Geld ist für Lärmschutzmaßnahmen einzusetzen und nicht für Weltreisen, Gartenmöbel oder sonst was.

Hartmut Mehdorn (FBB): Sie schickt der Himmel. Sie brauchen wir. Ja, dafür sind wir auch. – [Zuruf von der CDU: Dann nehmen Sie sie! – Heiterkeit] – Aber es ist völlig richtig, wir stehen dafür, dass – –

Vorsitzender Andreas Otto: Das ist hier alles sehr erheiternd, aber wir müssten vielleicht versuchen zuzuhören. – Frau Matuschek! Waren Sie mit Ihren Fragen fertig?

Jutta Matuschek (LINKE): Nein!

Vorsitzender Andreas Otto: Dann lassen wir erst mal Frau Matuschek die Fragen zu Ende machen.

Jutta Matuschek (LINKE): Ja, aber mein Anliegen haben Sie verstanden? – [Hartmut Mehdorn (FBB): Ja, und da sind wir auch einig!] – Dazu gehört dann wiederum Vertrauenserwerb, dass dieses Geld dann tatsächlich für Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt wird, auch bei denjenigen, die dann meinen: Oh! Ich weiß aber gar nicht, welcher Handwerker mir da irgendwas ans Fenster pinnt. – Das war die erste Frage.

Zweite Frage: In dem ganzen Projekt klappte so manches nicht, was unter den Schlagworten läuft, es gab den Generalplaner, den Projektsteuerer. Die einen sagen, die haben den nie gesehen, die anderen sagen, der hat uns alles kaputtgemacht. Dann gab es eine Objektüberwachung, und alles musste irgendwie miteinander harmonieren. Jetzt frage ich mal konkret: Der Projektsteuerer hieß von Anfang an WSP CPB, die auch die Controllingberichte geliefert haben und dann hinterher sagten: Oh, jetzt müssen wir die große Bestandsaufnahme machen, denn wir wissen gar nicht, was da gebaut wurde. – Welche Rolle ist dem Projektsteuerer, der

nach wie vor in dem Gesamtprojekt eine Rolle spielt, jetzt beim „Sprint“-Programm, bei den Zielstellungen der Inbetriebnahme zgedacht?

Hartmut Mehdorn (FBB): Sie sprechen mir schon wieder vollständig aus dem Herzen. Sie schickt der Himmel. Das ist genau der Punkt. Aber da haben wir eben den Dissens im Management, genau an der Stelle.

Jutta Matuschek (LINKE): Ich habe verstanden, dass alle die, die jetzt wieder dabei sind – auch die Firmen, die ihre Arbeiten ja zu Ende führen müssen –, dass das natürlich auch Abschöpfen des vorhandenen Know-hows ist, aber dass rechtliche Auseinandersetzungen damit nicht ausgeräumt sind, sondern die laufen weiter, so sie denn angebracht sind.

Da bin ich bei der Frage Nachtragsmanagement: Sie hatten so einen hübschen Satz, es gibt auch Leute, die ein Interesse daran haben, möglichst langsam zu arbeiten. Dann sage ich: Ein Supernachtragsmanagement muss ja darauf achten, dass – erstens – nur das bezahlt wird, was notwendig ist, dass dann auch der richtige Preis bezahlt wird und dass dann auch noch die nötige Qualität abgenommen wird. Deswegen die Frage: Haben Sie das Nachtragsmanagement bei Ihrem „Sprint“-Programm so aufgestellt, dass da nicht waschkörbeweise noch mehr offene Rechnungen für Aufträge auftauchen, die dann im Laufe der schnellen Inbetriebnahme, vor dem ursprünglichen Termin, noch per Handschlag oder Zuruf vergeben wurden?

Letzte Frage: Die Frage von Herrn Heide, Schönefeld alt offenzulassen, hatten Sie vorhin nicht beantwortet. Ich weiß, der Regierungsflughafen soll da hin – [Hartmut Mehdorn (FBB): Ja!] –, und und und, aber möglicherweise besteht auch eine Funktion für eine stufenweise Inbetriebnahme, Schönefeld alt als Puffer zu haben, falls das eine mal nicht klappt oder so.

Hartmut Mehdorn (FBB): Also Schönefeld alt, ich weiß nicht, das Ding ist wirklich am Ende. Da ist jeder Euro, den man da reinsteckt – Abreißen ist da wirklich die richtige Maßnahme für das Ding. Man kann es nicht länger aufhalten. Wir ziehen als Erstes Schönefeld um, und im selben Moment würden die Bagger, die Abrissbirnen kommen, weil da der Regierungsterminal hin muss, es sei denn, man lässt das irgendwo anders. Aber man kann das nicht machen, weil das in der Sequenz ist. Es muss weg, deshalb kann man das nicht länger offen lassen. Ich sage es mal so, und Sie können sich ja vorstellen, dass ich das ziemlich gut kenne, der ist auch nicht mehr, der stimmt weder von der sanitären Anlage noch von – Den kann man jetzt noch endverwenden, und dann geht da nichts mehr. Obwohl die Billig-Airlines sagen: Ihr müsst da gar nichts machen, wir fühlen uns da wohl, ihr müsst nur billiger werden. – Aber das ist nicht das, was wir wollen.

Das zweite Thema – Ihre Frage: Nachträge kontrollieren. Hätte ich eine Gegenfrage: Würden Sie mal raten, welche Firma das macht? – [Jutta Matuschek (LINKE): Ich weiß es!] – Da höre ich jetzt wirklich auf. Und da habe ich mein Problem in meinem Haus. Und was da in der Zeitung steht, ist alles Schmarren. Wenn wir da nichts machen, dann – Aber da sind wir dran, das verspreche ich Ihnen. Es geht nur nicht alles auf einmal, aber Sie haben verstanden, was ich sage. – [Jutta Matuschek (LINKE): Dann noch zum Lärmschutz!]

Lärmschutz – da hatte ich Ihnen schon Applaus gegeben. Das ist das, was wir vorhaben. Leider sind wir da noch nicht fertig, aber in unserem Kopf schwebt herum, dass wir jetzt an alle Betroffenen einen Brief schreiben und sagen: Liebe Nachbarn! Haben wir verstanden, da ist

in der Vergangenheit nicht richtig viel gelaufen. Das tut uns leid. Asche auf unser Haupt! Gestern gilt nicht mehr. Wir sagen Ihnen zu, wir werden Sie jetzt laufend informieren, was wir machen. – Wir werden Gas geben, eine Organisation machen und jetzt wirklich auf dieses Thema eingehen. Und wir werden insbesondere diejenigen, die einen machbaren Lärmschutz haben wollen, ganz bevorzugt und schnell bedienen. Ein machbarer Lärmschutz, da sind wir auch nicht irgendwie knickrig, sondern da geht es physikalisch, es muss machbar sein. Einen Lärmschutz, der nicht geht, den können Sie vergessen, den kann keiner zaubern. Es gibt keine Lärmschutzmaßnahmen, die Sie herstellen können, die da im Gerichtsurteil stehen. Die gibt es nicht, nicht für alles Geld der Welt. Sie alle haben ja sicherlich diese Dezibel-App. Unser Gespräch hier, das wäre gar nicht zugelassen, wir müssten hier Lärmschutzmaßnahmen einbauen.

Mit dem „Sprint“-System leapfroggen wir das, also wir überspringen das. Wir machen da den direkten Dialog mit den Baufirmen, also wir treiben eigentlich diese Projektsteuerer, aber wir wissen, dass wir an diesem System dort etwas ändern müssen. Das ist für mich so nicht akzeptabel, und das erzeugt halt auch im internen Betrieb derzeit ein bisschen Reibungswärme, wenn ich das mal so sagen darf. Das ist wie Nachträge, das ist das gleiche Thema. – Ich will jetzt hier nicht deutlicher sein.

Vorsitzender Andreas Otto: Es ist alles beantwortet. – Gut! Ich habe mich jetzt selbst auf die Redeliste gesetzt und drei Fragen, zwei an Sie und eine an den Senat.

Die Erste ist: Herr Mehdorn! Sie haben uns vorhin erklärt, bei dieser ganzen Technik, elektronische Steuerung, Bosch, Siemens, Sie würden jetzt neue Angebote erwarten für das, was die da tun sollen. Frage: Die haben ja alle schon mal Aufträge gehabt und sind auch bezahlt worden, und dann haben die uns eine Anlage hingestellt, die aus irgendwelchen Gründen nicht funktioniert. Bekommen die jetzt neue Aufträge? Bauen die jetzt eine neue Anlage? Werden die jetzt noch mal bezahlt, in ähnlicher Größenordnung? – Das würde mich verwundern. – [Zuruf von Dr. Manuel Heide (CDU)] – Das kann er ja beantworten, Herr Dr. Heide! Lassen Sie doch mal ruhig die Anzuhörenden zu Wort kommen! – Also das ist die Frage: Wie viel teurer wird das, und was erwartet uns da noch? – Das ist die Erste.

Die zweite Frage: Sie haben vorhin gesagt, diese ganzen Dinge, die in der Zeitung stehen, über Zerwürfnisse in der Geschäftsführung, das ist alles Quatsch, das kommt weder von Ihnen noch stimme das, aber dann haben Sie einen Schlusssatz gesagt, der sinngemäß hieß: Das muss der Aufsichtsrat entscheiden. – Warum soll der Aufsichtsrat irgendwas entscheiden, wenn es gar nichts gibt? Und falls er doch was entscheiden soll: Machen Sie eine Vorlage dafür, dass es personelle Veränderungen im Vorstand geben soll? – So wie ich den Aufsichtsrat erlebe, macht der von allein gar nichts, sondern wartet immer, ob die Geschäftsführung ihm irgendwas vorschlägt, und dann macht er das in der Regel, mit mehr oder weniger gründlicher Analyse dieser Vorschläge. Also, Frage: Gibt es von Ihnen eine Vorlage für Veränderungen in der Geschäftsführung? – Kann man ja oder nein sagen.

Die dritte Frage richtet sich an den Senat: Ich habe heute von Herrn Mehdorn gehört, diese Idee, einen Flughafen von Tegel nach BER in einer Nacht umzuziehen, das ginge gar nicht. Jetzt weiß ich aber seit ich hier im Abgeordnetenhaus bin, seit 2006, dass hier allenthalben von Senaten, Koalitionsfraktionen, Aufsichtsräten und Geschäftsführungen der Flughafengesellschaft behauptet worden ist, dass das eine Riesensache sei, dass das ein superorganisiertes

Ding ist und dass man das macht, nämlich am 3. Juni 2012. Jetzt sagen Sie uns doch mal, Herr Gothe, nachdem Herr Müller Sie verlassen hat: War das alles falsch – [Hartmut Mehdorn (FBB): Darf ich?] –, oder hat Herr Mehdorn unrecht? – Sie können was dazu sagen, aber die Frage geht an den Senat. – Bitte schön!

Hartmut Mehdorn (FBB): Sie haben mir nur nicht genau zugehört, Entschuldigung!

Vorsitzender Andreas Otto: Beantworten Sie doch bitte die anderen zwei Fragen! Und danach geben wir Herrn Gothe das Wort.

Hartmut Mehdorn (FBB): Die Firma Siemens bekommt einen zusätzlichen Auftrag, weil sie ein Leistungspaket übernimmt, das bisher nicht bei ihr war. Die Firma Siemens wird das – darüber sprechen wir mit denen – in Kooperation mit Bosch machen, denn es geht um das Bosch-System, das jetzt an die Siemens-Steuerung angeschlossen werden soll. Die Bosch-Steuerung hört nicht auf Siemens, und die Siemens-Steuerung hört nicht auf Bosch. Es ist eine Entscheidung gemacht worden, das Bosch-System wird jetzt auf Siemens umgerüstet. Das heißt, Actuator werden auf Siemens-Systemsprache umgerüstet, und das ist ein relativ großer Aufwand. Wie viel das ist, das hatte ich vorhin schon gesagt, ich schätze, in sechs Wochen können wir Ihnen genau sagen, was dieser Change bedeutet. – Das war es, oder?

Vorsitzender Andreas Otto: Es war noch die Frage nach der Vorlage für den Aufsichtsrat, was die beinhaltet.

Hartmut Mehdorn (FBB): Über Personalien rede ich nicht, ganz einfach! Es ist, wie es ist. Ich habe ganz besondere Vorstellungen, wie man diesen Flughafen beschleunigen kann. Und denjenigen, die da im Weg stehen, denen sage ich das, und da rede ich auch nicht durch die Blume – geht gar nicht anders. Und daraus kommt dann so was, was ich dann in der Zeitung lese. Das kommt nicht von mir, nicht von uns. Es kommt möglicherweise aus Gesprächen, die ich mit Einzelnen im Aufsichtsrat geführt habe, weiß ich aber nicht. Ich habe einen Auftrag, ich soll den Flughafen in Betrieb bringen, und den mache ich. Wer da meint, nichts ändern zu müssen, da gibt es Gedränge, das ist doch klar.

Vorsitzender Andreas Otto: Gut! – Es war noch die Frage an den Senat.

Staatssekretär Ephraim Gothe (SenStadtUm): Sehr geehrter Herr Otto! Auch Herr Moritz hatte ja nach dem Thema Teileröffnung gefragt, und wie Sie wissen, bin ich kein international ausgewiesener Experte für Flughafenumzüge. Aber immerhin kann man ja sagen, dass der Flughafen in München an einem Tag oder in einer Nacht umgezogen ist. Also so was geht, solche Beispiele gibt es. Deshalb war wahrscheinlich die Überlegung für die ursprünglich angedachte Eröffnung von Berlin-Schönefeld auch nicht verkehrt. Ich werde mich aber zu diesen Aspekten einer Teileröffnung hier nicht weiter äußern. So was muss zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat zunächst besprochen werden, und dem will und kann ich nicht vorgreifen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Der Nächste auf unserer Liste ist Herr Buchholz.

Daniel Buchholz (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Herr Mehdorn! Ich muss zu Anfang sagen, Sie haben mir sehr aus dem Herzen gesprochen. Bei allem, was Sie hier ausgeführt haben: klar, zielorientiert, erfrischend unkonventionell – wie wir Sie alle kennen, auch von dem, was Sie vorher gemacht haben, oftmals auch überraschend, wenn wir uns an andere Anhörungen auch in Brandenburg erinnern, aber das ist ja das eine, denn wir waren mit diesem Ausschuss im Mai 2012 auf der Baustelle. Ich erinnere mich auch noch: Wir sind da durchgelaufen. Ich dachte erstens, was für ein toller Flughafen – erst mal grundsätzlich vom Design, von der Ausführung –, zweitens, wenn man die Klappen oben alle zumachen würde, wäre er eigentlich fertig – genau das, was Sie schildern. Was Sie nicht verstehen, was wir nicht verstehen, die Öffentlichkeit nicht versteht, dass das ein Jahr später noch genauso aussieht. Das ist in einen normalen Kopf kaum reinzubekommen. Sie sagen ganz klar, es soll fertig werden. Wir wünschen Ihnen dafür viel Kraft und Durchhaltevermögen, das meine ich ganz ehrlich. Lassen Sie sich von den Rauchern nicht abhalten! Die müssen sich halt zur Not mal beim Antidiskriminierungsbeauftragten melden und sagen, wir müssen leider draußen rauchen. Aber das werden wir zusammen aushalten. – [Hartmut Mehdorn (FBB): Ich bin da kampferprobt! Wir haben es in der Bahn abgeschafft, das Rauchen!] – Gut!

Aber ein Punkt – auch klarstellende Worte, dass Sie Lärmschutz, und zwar echten Lärmschutz bevorzugen und nicht Zahlungen, wunderbar – ist uns, glaube ich, noch wichtig – mein Kollege Kreins hat das schon ausgeführt –, aber der ist uns als SPD-Fraktion wirklich wichtig: Es geht darum, wie stehen wir grundsätzlich dazu, wenn Sie von einer schrittweisen Eröffnung reden. Und das heißt für uns, wenn es eine schrittweise Eröffnung geben soll, weil

man sagt, man fängt mit Cargo an, dann macht man Schönefeld alt, dann Tegel, gern, aber es muss eines vorher klar sein: Das hat innerhalb von sechs Monaten stattzufinden, in einem verabredeten, verbindlichen Zeitplan. Das ist unsere Bedingung dafür; denn bei aller Meinungsfreiheit, die Ihnen völlig unbenommen sein kann, wir sind hier nicht im luftleeren Raum, sondern im politischen Raum, wo wir ganz klar sagen, es gibt die politische Verabredung, nicht erst seit 1996, es gibt die klare Zusage an die 400 000 Berlinerinnen und Berliner, die sich – und das sind deutlich weniger [sic!] als die, die im Umfeld von Schönefeld wohnen – in Spandau, in Reinickendorf, in Pankow, in Hohenschönhausen genau darauf eingerichtet haben, mit allem, was dazugehört, die auch eine gewisse Planungssicherheit von uns erwarten.

Ich glaube auch – dazu können Sie auch vielleicht noch mal einen Satz sagen –, ein längerer Parallelbetrieb ist auch wirtschaftlich doch für die Flughafengesellschaft nicht wirklich erstrebenswert. Es ist doch klar, dass ein Betrieb von zwei Flughäfen teurer ist als der von einem Single-Airport – [Hartmut Mehdorn (FBB): Das sagen Sie so!] –, müssen wir, glaube ich, nicht ausführen, es sei denn, Sie wollen jetzt widersprechen, aber das tun Sie nicht. – [Hartmut Mehdorn (FBB): Ich will hier heute nicht darüber reden!] – Das heißt aber, wenn wir dazu stehen, dass wir sagen, Lärmschutz ist klar verabredet, Flugzeiten sind verabredet, der Zeitplan, auch eben dieser Umzugszeitplan, gern schrittweise, aber für uns heißt das ganz klar, das ist ein maximales Zeitfenster von sechs Monaten. Denn bei allem, wo Sie sagen, Sie als Geschäftsführung wollen sich darüber noch mal mit den Gesellschaftervertretern im Aufsichtsrat unterhalten, bedenken Sie bitte eines: In dem Moment, wo Sie als Vorsitzender der Geschäftsführung und die Geschäftsführung insgesamt sich dazu äußern und der Aufsichtsrat dann irgendwas ganz anderes beschließen soll – so haben Sie es ein bisschen dargestellt –, führt das dann wieder zu einem kommunikativen Absturz, und ich glaube, den brauchen wir schlichtweg nicht mehr. Ich finde das toll, dass Sie mit so viel Energie da rangehen und nach Ihrem letzten Job nicht gesagt haben, jetzt gehe ich auf die Karibikinsel, sondern die Herausforderung hier in Berlin annehmen – wirklich ganz hohen Respekt! Aber bitte verstehen Sie auch unsere Seite von der politischen Seite! Das sind Versprechen, die nicht bloß mal so in den Raum gestellt wurden. Wir haben einen verbindlichen Planfeststellungsbeschluss, der eine Menge wert ist – Kollege Wolf und andere sind schon darauf eingegangen –, was auch rechtlich eine wahnsinnige Bank ist, die man nicht einfach mal so en passant aufgeben sollte. Darauf bestehen wir, und ich glaube, dass wir das dann auch hinbekommen, wenn Sie sagen, gern in Schritten, aber in einem verbindlichen Zeitplan.

Vorsitzender Andreas Otto: Wollen Sie darauf was antworten?

Hartmut Mehdorn (FBB): Ja! – Diese Teileröffnung hat was mit Entzerren zu tun und hat eigentlich mit dem anderen nichts zu tun. Unser Ziel ist ein möglichst frühes Inbetriebnahmedatum. Was danach passiert, bestimmen wir gar nicht. Ich sage das noch mal: Nicht ich bestimme das. Alles, was ich sage, aber ich sage das nicht noch mal: Man muss doch über so was normal reden können. Und das geht nicht – aber ist klar! Wir bestimmen das nicht, so einfach ist das, und wir veranlassen da auch nichts, und wir boykottieren da auch nichts.

Der Umzug von Riem zu dem neuen Flughafen: Riem war damals ein Dorfflughafen. Wir haben es hier mit 2,2 Millionen Menschen am Tag zu tun – da raus, da rein. Riem hatte damals vielleicht 300 000 oder so.

Vorsitzender Andreas Otto: Gut, erst mal beantwortet! – Dann haben wir jetzt noch mal Herrn Moritz und Herrn Wolf. Ich würde dann die Redeliste irgendwann schließen wollen, oder gibt es noch dringenden Bedarf? – Herr Prieß meldet sich noch, den schreiben wir noch drauf, und dann machen wir die Redeliste zu. – Bitte schön, Herr Moritz, Sie haben das Wort.

Harald Moritz (GRÜNE): Ich wollte bloß an meine Frage an den Senat erinnern, genau zu dem Sachverhalt. Würde denn der Senat mitgehen, diese Sechsmonatsfrist für die Tegelschließung zu verlängern, bzw. welche Voraussetzungen wären da überhaupt nötig? Wenn ich das richtig gelesen habe, muss ja da ein Antrag der Flughafengesellschaft eigentlich Voraussetzung sein, um da irgendwie tätig zu werden. Da also noch mal an den Senat diese Frage!

Und dann wollte ich noch eine Bemerkung machen zu diesen 30 Prozent Entschädigung vom Immobilienwert, wenn eben anscheinend nicht physikalischer Schallschutz sozusagen machbar ist. Mich wundert schon, dass hier mehrfach gesagt oder unterstellt worden ist, dass die Anwohner lieber das Geld nehmen und eine Weltreise machen, anstatt den Schallschutz zu machen. Ich denke, die Anwohner haben ein sehr großes Interesse daran, möglichst viel Schallschutz an ihrem Haus – da müssen sie nämlich auch nach der Weltreise noch wohnen – zu haben. Von daher habe ich diese Bemerkung hier sozusagen als Unterstellung gesehen, dass den Anwohnern da unterstellt wird, sie würden lieber das Geld nehmen und nicht den Lärmschutz. Diese Regelung von den 30 Prozent ist ja festgeschrieben im Planfeststellungsbeschluss. Daran ist im Grunde genommen auch nicht zu rütteln, wenn man nicht grundsätzlich an diesen Festlegungen rütteln will.

Hartmut Mehdorn (FBB): Alles gesagt! Die Information, die wir haben, ist, dass eben die große Mehrzahl dann das Geld nimmt und keinen Schallschutz macht. Das ist keine Unterstellung. Das ist das, was unsere Befragungen ergeben.

Vorsitzender Andreas Otto: So, dann ist Herr Wolf der Nächste.

Harald Wolf (LINKE): Es sind auch nicht alles selbstgenutzte Wohnungen, wenn auch überwiegend, aber nicht alles. Insofern: Bei den selbstgenutzten gehe ich mal davon aus, dass die ein Interesse haben am Schallschutz. Bei den nicht selbstgenutzten ist die Frage, welches Niveau dann etabliert wird und was man meint, was man da noch von den Mietern nehmen kann. Das ist, glaube ich, nicht ganz so einfach.

Ich habe mich noch mal gemeldet, weil ich glaube, darüber müssen wir noch mal reden, das Thema Sanierung der Nordbahn. Wenn Sie und der Aufsichtsrat zu dem Ergebnis kommen sollten, dass die ursprünglich vorgesehene Sanierung der Nordbahn bei Nacht nicht möglich ist – und wir uns ja wahrscheinlich darüber einig sind, eine vollständige Inbetriebnahme des Flughafens mit nur einer Start- und Landebahn wäre irrsinnig –, Sie gleichzeitig sagen, aber der Flughafen ist vor 2017, 2018 überhaupt nicht in der Lage, das aus dem Cashflow zu finanzieren, dann, finde ich, muss man sich die Frage stellen – wenn wir wirklich ernsthaft das Interesse haben, dass der Flughafen so schnell wie möglich eröffnet wird –, ob, wenn diese Entscheidung so fällt – und dann müsste sie relativ schnell fallen, wenn Sie sagen, 12 bis 14 Monate Bauzeit –, ob dann nicht noch mal ein Gesellschafterdarlehen notwendig ist, um das vorzufinanzieren und dann später aus dem Cashflow zurückzuführen. Aber diese Frage muss man sich dann ernsthaft stellen, denn sonst sind wir bei 2018, wo Tegel dann noch offen ist, und da muss man sich, glaube ich, sehr klar die Karten legen.

Vorsitzender Andreas Otto: War das eine Frage? – Wollen Sie dazu was sagen?

Hartmut Mehdorn (FBB): Nein, aber ist klar, das war keine Frage, es war eine Feststellung, das ist alles richtig.

Vorsitzender Andreas Otto: Dann ist Herr Prieß dran. – Bitte schön!

Wolfram Prieß (PIRATEN): Danke! – Ich muss noch mal insistieren. Sie haben vorhin sehr schön erklärt, wie das mit den Verkaufswägelchen usw. ist auf dem Nordpier und dass man da auf die Räucherammern verzichten muss. Was mir jetzt nicht so ganz klar geworden ist oder was ich gern noch mal deutlich festgestellt haben will: Wie ist das mit der Brandschutzanlage, ist sie komplett fertig, wenn der Nordpier in Betrieb genommen wird? Oder ist dort keine Problemlage da, und Sie können die Brandschutzanlage auch nur teilweise in Betrieb nehmen? Oder wie ist der technische Stand?

Hartmut Mehdorn (FBB): Sie wird für den Nordpier komplett fertig sein.

Wolfram Prieß (PIRATEN): Aber dann nur für den Nordpier?

Hartmut Mehdorn (FBB): Ja! – Wir können überhaupt nur mit Kunden in so einen – – Wir kriegen eine Zulassung. Das muss ja vom Bauordnungsamt, von allen, die da ein Ei in die Pfanne hauen wollen, genehmigt werden. Und dazu gehört die Brandschutzanlage. Da war ja die offene Frage, das kennen Sie ja, dass da die Redundanz nicht gegeben ist. Und wir bauen die jetzt mit großem Tempo ein, sodass wir, ich denke, in zwei Monaten – in zwei, drei Monaten steht die.

Vorsitzender Andreas Otto: Ist beantwortet, ja? – Okay! Dann ist die Redeliste erschöpft, und wir würden diesen Tagesordnungspunkt hier beenden. Vielen Dank, Herr Mehdorn, dass Sie da waren. – [Zuruf] – Entschuldigung, ich war zu voreilig! Ich kann Sie trotzdem im Prinzip schon verabschieden. Sie können aber auch gern noch bleiben, wir haben hier interessante Themen. – Es war noch eine Frage offengeblieben, Herr Moritz hat darauf hingewiesen, an den Senat. Vielleicht können wir Herrn Staatssekretär Gothe da noch mal hören.

Staatssekretär Ephraim Gothe (SenStadtUm): Ja, die Frage ging in die Richtung, ob diese Sechsmonatsfrist verlassen werden kann. Aus Sicht des Senats kann diese Sechsmonatsfrist nicht erweitert werden. Sie ist Teil des rechtskräftigen Schließungsbescheids und damit verbindlich.

Vorsitzender Andreas Otto: Gut, danke schön! – Dann sind wir jetzt aber tatsächlich mit dem Tagesordnungspunkt 3 fertig. Wir würden abschließen die Besprechungen – das ist 3 a, 3 c, 3 d –, die wären damit erledigt. Wir haben noch 3 b offen, das ist der Antrag der Piratenfraktion. Ich würde davon ausgehen, dass wir das wie üblich so machen, dass wir den wieder befassen, nachdem wir das Wortprotokoll haben. Gibt es da Einverständnis? – Das ist das übliche Verfahren; wer jetzt was anderes will, müsste sich melden. – Es meldet sich keiner, dann machen wir es wie üblich: Der wird einfach vertagt und dann wieder aufgerufen. – Damit ist Tagesordnungspunkt 3 abgearbeitet.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Inhaltsprotokoll.