

Abgeordnetenhaus **BERLIN**

17. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

**Ausschuss für Bauen,
Wohnen und Verkehr**

**Unter Hinzuladung des Ausschusses
für Wirtschaft, Forschung und Technologie**

10. Sitzung
18. Mai 2012

Beginn: 10.06 Uhr
Schluss: 13.27 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Vorsitzender Andreas Otto: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte Sie ganz herzlich begrüßen zur nunmehr 10. Sitzung unseres Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr – die Jubiläumssitzung. Wir haben heute zugeladen den Ausschuss für Wirtschaft, deswegen ist die Runde der Abgeordneten hier etwas größer. Ich möchte besonders begrüßen den Regierenden Bürgermeister, Herrn Wowereit, und die an seiner Seite befindlichen Herren. Das ist einmal Prof. Schwarz, und das ist Herr Korkhaus von der Flughafengesellschaft. Der Herr zu ihrer Linken ist ein Mitarbeiter der Senatskanzlei, nehme ich an.

Wir haben diese Sondersitzung einberufen zum Thema Flughafen, das ist Ihnen allen bekannt. Es gibt ein großes öffentliches Interesse. Ich möchte darauf hinweisen: Fotografieren bitte nur aus dem hinteren Bereich! Ich habe gestattet – das wollte ich noch mal feststellen –, dass die Kameras links und rechts von den Abgeordneten stehen. Wenn es keinen Einspruch gibt, dann lassen wir das so. Ich möchte Sie aber ausdrücklich bitten, Ihre Kameras nicht auf die Unterlagen der Abgeordneten zu richten. – Ich höre keinen Widerspruch. Insofern ist das so in Ordnung.

Die Tagesordnung umfasst zwei Punkte, einmal die Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs „Flughafen BER“ auf Antrag aller Fraktionen. Dann gibt es wie immer den Punkt „Verschiedenes“. Gibt es Wortmeldungen zur Tagesordnung? – Das sehe ich nicht. Dann ist die hiermit so beschlossen. Wir treten ein in diese Tagesordnung und beginnen mit

Punkt 1 der Tagesordnung

**Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Flughafen BER**
(auf Antrag aller Fraktionen)

[0044](#)
BauVerk

Im Vorfeld sind von vier Fraktionen Fragenkataloge eingereicht worden. Die sind allen Abgeordneten und, ich nehme an, auch dem Senat, der Senatskanzlei, übermittelt worden in elektronischer Form und insofern hier auch Gesprächsgrundlage. Ich gehe davon aus, dass wir hier auch ein Wortprotokoll fertigen. – Ich höre keinen Widerspruch.

Dann gibt es den nächsten Punkt, die Frage der Begründung. Es ist ja eine Besprechung nach § 21 Abs. 3. An sich ist es üblich, so was zu begründen. Ich würde aber mal davon ausgehen, dass wir hier einvernehmlich darauf verzichten, um Zeit zu sparen, zumal ja auch die Sitzung so ein bisschen selbstbegründend ist. Die Fragenkataloge sind schon eingereicht worden. – Ich sehe auch dazu Einverständnis. Wir verzichten auf die Begründungsrunde. Dann würden wir so verfahren, dass wir zunächst dem Regierenden Bürgermeister und seinen Mitstreitern das Wort erteilen. Ich habe vorher mit ihm darüber gesprochen, damit wir uns im Zeitrahmen halten können, dass wir diese erste Beantwortungsrunde – Grundlage sind die schriftlichen Fragen – auf eine halbe Stunde zu orientieren versuchen. Ich würde dem Regierenden Bürgermeister das Wort erteilen, und wie Sie sich dann auf der Bank abwechseln, das würde ich Ihnen anheimstellen. Ich würde sagen, dass wir versuchen, bei 30 Minuten für diese erste Runde zu bleiben. Dann machen wir eine Fragerunde der Fraktionen, und dann geht es weiter mit der nächsten Beantwortungsrunde auf die dann mündlich gestellten Fragen. Ich sehe zu diesem Verfahren auch Ihr Einverständnis und würde Ihnen, Herr Wowereit, das Wort erteilen. – Bitte schön!

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Otto! Schönen Dank für die Gelegenheit, umfassend zu den aufgeworfenen Fragen hier Stellung zu nehmen! Eine Frage möchte ich gleich vorab beantworten. Sie hatten vorgehabt, am letzten Mittwoch die Sitzung zu machen. Wir hatten parallel Projektausschuss und Aufsichtsrat. Ich bitte um Verständnis. Das haben wir nicht so gelegt, um uns am Mittwoch nicht Ihren Fragen zu stellen, sondern das ergab sich aus den Terminabläufen bei der Flughafengesellschaft. Dementsprechend danke ich dafür, dass heute der Termin stattfinden kann und nicht letzten Mittwoch.

Letzten Mittwoch haben wir versucht, im Aufsichtsrat und im Projektausschuss der Flughafengesellschaft Licht ins Dunkel zu bringen, um viele der Fragen, die Sie gestellt haben, beantworten zu können und herauszukriegen: War es unvermeidlich, dass der Termin 3. Juni verschoben werden musste? Hätte man das früher erkennen müssen bei der Geschäftsführung, beim Aufsichtsrat? Was ist da schiefgelaufen? Wie geht es weiter? All die Fragen haben uns natürlich beschäftigt, und wir haben versucht, uns durch die Anhörung der Beteiligten noch mal ein umfassendes Bild über die Situation zu machen. Sie können sich vorstellen – das sieht man auch an der Reaktion –: Die Verschiebung dieses Termins ist offensichtlich keine normale Verschiebung eines Großprojekts. Ich glaube, in der Geschichte von großen Projekten ist die nicht fristgerechte oder Verschiebung der ursprünglich mal angedachten Fertigstellung sicherlich nicht unüblich. Aber wir haben hier eine besondere Situation. Dadurch, dass Flugpläne daran hängen, dass Airlines rechtzeitig informiert werden müssen über die Termine, kommt man an der Festlegung eines Termins auch nicht vorbei. Die Festlegung eines Termins vor Jahren, die erste Verschiebung, eine hochkomplexe Baumaterie – hier wird eine Kleinstadt gebaut – bedeuten, dass man automatisch Risiko läuft, den Termin nicht halten zu können. Das kann man nicht vermeiden. Andererseits kann ich mir auch nicht vorstellen, dass wir ohne eine Terminvorgabe in so ein Projekt hineingehen. Selbstverständlich – das ist das Besondere an der jetzigen Situation – ist so eine kurzfristige Verschiebung des Eröffnungster-

mins etwas Ungewöhnliches, und da muss auch etwas Ungewöhnliches passiert sein. Auch das sind Fragen, die selbstverständlich beantwortet werden müssen.

Wir haben bei der Termingestaltung immer darauf hingewiesen, dass es ambitionierte Zeitpläne sind, und selbstverständlich – auch die Fragen sind ja immer wieder gestellt worden – gab es einen politischen Druck, hier unvernünftige Zeitpläne aufzustellen. Es gibt ein gemeinsames Interesse, den Flughafen so schnell wie möglich fertigzustellen. Es kann aber kein Interesse daran geben – weder auf politischer Seite noch bei der Geschäftsführung noch bei sonst jemandem –, etwas Unverantwortliches zu tun in der Weise, dass Sicherheit oder andere Aspekte hier hintangestellt werden, nur weil man einen Termin halten will. Das ist völlig abstrus. Auch die erste Verschiebung des Termins ist uns vorgeschlagen worden von den Experten, die das analysiert haben. Da war Herr Wolf noch dabei. Wir haben nicht einfach gesagt: „Das ist jetzt der Termin, und es ist sieben Monate später“ –, sondern selbstverständlich haben wir uns von den Experten damals – auch von einem Ingenieurbüro, das jetzt in der Beratung weiter tätig ist – die sieben Monate ausrechnen lassen. Warum sind es sieben Monate? – Natürlich: Wenn es sechs Monate gewesen wären, wäre uns das lieber gewesen. Wenn man uns gesagt hätte, es ist ein Jahr, dann hätten wir das akzeptieren müssen, genauso wie wir heute nicht einfach sagen können: „Es wäre mir lieber, es wäre früher.“ Wir müssen uns anhand von objektivierbaren Abläufen und Prozessen einen Terminvorschlag machen lassen, und der muss akzeptiert werden. Wenn er nicht hinterfragt werden kann und sich nicht als brüchig erweist, dann wird der so akzeptiert werden. Das war bei der ersten Verschiebung so, und das war jetzt auch wieder so.

Es klingt ein bisschen merkwürdig, dass wir noch bis Anfang Mai geglaubt haben, dass der 3. Juni als Termin zu halten ist, und jetzt kommt raus: Neun Monate! – Da bitte ich zu berücksichtigen, dass das aufzuklären ist. Einerseits war seit mehreren Monaten bekannt, dass die vollautomatisierte Lösung der Entrauchungsanlage, das wichtige Thema Brandschutz in der ursprünglich geplanten Form nicht funktionieren wird. Das war bekannt, das war auch dem Aufsichtsrat bekannt. Dementsprechend ist hier alternativ gearbeitet worden, um den Termin 3. Juni halten zu können, das heißt, mit dieser sogenannten Mensch-Maschine-Lösung, die eine teilautomatisierte Lösung darstellt, die bei anderen Projekten auch genehmigt worden ist. Uns wurde gesagt, beispielsweise auch bei anderen Großprojekten in Berlin, aber auch bundesweit ist das kein unübliches Verfahren. Hier hat man dann versucht, Dinge, die maschinell nicht lösbar gewesen wären bis zum 3. Juni, durch diese Kombination zu ersetzen. Auch diese Lösung bedeutet natürlich, dass die Anlage einen Baufortschritt erfährt. Als man sie gelöst hatte, war auch klar: Das kann man nicht sofort machen, sondern daran muss noch gearbeitet werden. Auch da war klar, dass bis zum 3. Juni nicht viel Zeit ist. Dies ist alles auch in dem Sinne dargestellt worden.

Wir haben in der Aufsichtsratssitzung am 20. April dieses Jahres auch – wie in jeder Aufsichtsratssitzung – den Controllingbericht intensiv diskutiert, im Übrigen nicht nur im Aufsichtsrat, sondern es gibt den Projektausschuss, der von Herrn Christoffers aus Brandenburg geleitet wird. Selbstverständlich ist der Controllingbericht dort jedes Mal auch in der Vorbereitung des Aufsichtsrats ein Thema im Finanzausschuss, wird selbstverständlich vorberaten, und unter den finanziellen Gesichtspunkten wird hier der Aufsichtsrat vorbereitet. Also überall ist er dort besprochen worden. In dem Controllingbericht, der uns am 20. April zur Verfügung stand und den wir beraten haben, wird auf Probleme hingewiesen und natürlich auch auf

die engen Zeiträume, aber der entscheidende Satz ist – daran ist, glaube ich, auch nichts zu deuteln –:

Aus aktueller Sicht ist auf Basis der vorgenannten Thematiken die Betriebsaufnahme zum 3. 6. 2012 sichergestellt. Jedoch befindet sich das Projekt BBI auf dem kritischen Weg und bedarf einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Fachverantwortlichen.

Selbstverständlich war klar, dass das noch einer engen Steuerung bedurfte. Selbstverständlich war auch klar, dass in der Kette am Ende dann das Bauordnungsamt im Landkreis Dahme-Spreewald die Genehmigung hätte erteilen müssen, und die brauchen selbstverständlich auch eine Prüfungszeit. Insofern ist auch auf dieser Ebene schon Vorsorge getroffen worden, dass diese Prüfungszeit auch da sein sollte. Dass aber eine Situation entstehen könnte, dass es praktisch gar nicht zu einer Genehmigungsfähigkeit kommt, haben wir am 20. April im Aufsichtsrat nicht erkannt, und es ist uns auch nicht mitgeteilt worden und auf viele Fragen hin auch nicht problematisiert worden, sondern da ist man fest davon ausgegangen, dass der Eröffnungstermin zu halten ist. Das sehen Sie auch an der Tatsache, dass der Aufsichtsrat auf Vorlage der Geschäftsführung am 20. April ja noch umfangreiche Maßnahmen zur Beschleunigung beschlossen hat, die auch im Kostenvolumen nicht unerheblich waren, u. a. auch für eine Worst-case-Situation mehr Personalmittel, um diese manuellen Vorgänge auch durch die entsprechende Manpower abdecken zu können. Andere Maßnahmen sind dort auch beschlossen worden, um den Öffnungstermin am 3. Juni zu halten. Wenn wir Zweifel daran gehabt hätten, dann wäre dieser Beschluss sicherlich auch nicht zustande gekommen.

Wir haben auch in der Nachbereitung in der Aufsichtsratssitzung und im Projektausschuss am letzten Mittwoch noch mal versucht zu analysieren: Hat man uns da etwas Falsches gesagt? Ist das absichtlich passiert, oder ist man wirklich davon ausgegangen, dass das zu schaffen ist? – Die Geschäftsführung hat glaubhaft versichert, dass sie tatsächlich auch davon ausgegangen ist, dass das zu schaffen ist. Dazu wird Herr Schwarz sicherlich gleich etwas sagen. Auch die Gespräche mit den Baufirmen, die wir geführt haben – – Die haben gesagt: Ja, klar, wenn wir die Pläne gehabt hätten, hätten wir alle Kräfte zusammengezogen, haben das schon in der Vergangenheit getan. Wir hatten alle ein Interesse daran, es zu eröffnen. – Die Controller, die Planer und weiß ich wer alles – bei mir – und, ich glaube, da kann ich für den gesamten Aufsichtsrat sprechen – ist der Eindruck dominierend, dass alle Beteiligten hart daran gearbeitet haben, dass der 3. Juni zu schaffen ist, und – der eine vielleicht optimistischer und der andere ein bisschen pessimistischer, das weiß ich nicht, das ist ja auch eine Frage des Naturells – davon ausgegangen sind: Bei allen Schwierigkeiten – und es waren genug Schwierigkeiten zu lösen – ist dieser Termin zu schaffen. – Das ist der Punkt, der uns da geprägt hat.

Dies ist dann Anfang Mai offensichtlich nicht mehr zu halten gewesen. Auf die Fragen, wann ich informiert worden bin: Ich bin von Herrn Schwarz über die Unmöglichkeit der Eröffnung am 3. Juni oder die große Wahrscheinlichkeit der Unmöglichkeit der Eröffnung am 3. Juni informiert worden am 7. Mai. Das war der Montag. Ich habe am Sonntag davor von Herrn Schwarz die Information erhalten, dass die beteiligten Planer und alle Verantwortlichen sich in Sitzungen auf dem Flughafen zusammenfinden, um die Problematiken zu erörtern. Deshalb ist es dann am Dienstag am Rande der gemeinsamen Kabinettsitzung mit dem Land Brandenburg zu der Veröffentlichung gekommen, dass der Termin nicht mehr zu halten ist.

Wir haben uns als Konsequenz natürlich zuerst die Frage gestellt: Welcher neue Termin kann gefunden werden? – Wir haben in der Pressekonferenz am 8. Mai keinen Termin genannt, haben aber gesagt, dass wir davon ausgehen, dass das noch im August sein könnte. Wir haben aber auch gesagt: Das muss überprüft werden. – Bei dem Hinweis, dass das vielleicht in zweieinhalb Monaten sein könnte, ging man offensichtlich von der zum 3. Juni geplanten Mensch-Maschine-Lösung aus, das heißt von dieser teilautomatisierten. Das Landratsamt hat aber sehr schnell – ich glaube, mit Schreiben vom 10. Mai war das – [Dr. Schwarz (BBI): Ja!] – mitgeteilt, dass diese interimistischen Lösungen nicht mehr infrage kommen, also ziemlich schnell festgelegt, dass das nicht infrage kommt. Insofern waren diese Terminvorstellungen, die sich immer noch auf diese Alt-Ersatzlösung bezogen, überhaupt nicht mehr zu halten. Das ist dann analysiert worden und auch unter Beteiligung aller Baufirmen, die diese Anlage verwirklichen – das kann Herr Korkhaus näher ausführen –, ist es dann zu der Einschätzung gekommen, dass frühestens Ende Dezember, also kurz vor Weihnachten, die Anlage so weit fertiggestellt ist, dass die Firmentestate durchgeführt werden. Dann kommt die TÜV-Prüfzeit, dann kommt die Prüfzeit der Baugenehmigungsbehörde, und dann kommt auch noch ein Probebetrieb der Anlage des Flughafens insgesamt. Daraus ergibt sich dann der Ihnen auch schon bekannte Termin 17. März des nächsten Jahres. Das sind die Folgerungen. Ostern, ist klar, darf es nicht sein. Da sind dann die Spielräume relativ begrenzt. Dies führt zu diesem Termin, der dann genannt worden ist.

Wir haben personelle Konsequenzen gezogen. Wir haben die Geschäftsführerbestellung von Herrn Dr. Körtgen widerrufen vom Aufsichtsrat. Wir werden mit ihm einen Auflösungsvertrag machen. Ich möchte an dieser Stelle auch sagen, dass Herr Dr. Körtgen wesentliche Leistungen für das Unternehmen erbracht hat. Es wäre jetzt, glaube ich, auch fatal, die Gesamtleistung nicht zu würdigen. Wir müssen auch davon ausgehen: Der Flughafen – das lässt sich nachweisen – ist ja in weiten Teilen fertiggestellt. Es ist eine Kleinstadt, die da entstanden ist. Wir haben eine Achillesferse, und das ist diese Entrauchungsanlage, die uns letztendlich den Termin nicht möglich gemacht hat. Dass selbstverständlich auch andere Dinge noch nicht fertig gewesen wären und hätten nachgebessert werden müssen, das ist eingeräumt. Aber es ist eine hervorragende Leistung auch von Herrn Dr. Körtgen insgesamt erbracht worden. Allerdings muss man sagen, dass hier die Frühwarnsysteme eben nicht so funktioniert haben, wie man das hätte erwarten müssen und dürfen. Insofern ist diese Trennung dann vom Aufsichtsrat so beschlossen worden.

Es ist auch von der Geschäftsführung sehr intensiv – das kann auch sicherlich noch erörtert werden – darüber beraten worden: Was sind denn eigentlich die Ursachen dafür, dass wir so weit im Rückstand sind bei dieser Entrauchungsanlage? – Da bleibt nach wie vor, dass die planerischen Ingenieurleistungen zu der Anlage einfach im Rückstand sind und die einzelnen Firmen auch glaubhaft versichert haben, dass hier die notwendige Koordinierungsleistung, auch die Verzahnung der einzelnen Gewerke in dem Bereich unzureichend gemacht worden ist, dauernd Planänderungen gekommen sind oder unzureichende Planunterlagen da waren oder veraltete und nicht kompatible zwischen den einzelnen Gewerken. Insofern ist auch auf Vorschlag der Geschäftsführung vereinbart worden, dass der Generalplaner pg bbi nicht mehr weiterbeschäftigt wird und auch die Objektüberwachung nicht mehr durch die entsprechenden Büros vorgenommen wird. Dies ist das Ergebnis der Aufsichtsratssitzung mit den Konsequenzen, die sich daraus ergeben.

Ich sage an dieser Stelle auch ganz deutlich: Auch wenn man jetzt denkt, neun Monate sind komfortabel, bedarf es einer hohen Konzentration, um tatsächlich diese Anlage, die immer noch unzureichend installiert ist, vor allen Dingen in Funktionstüchtigkeit zu bringen. Das ist noch eine Herausforderung. Aber auch da haben wir mehrmals nachgehakt, ob alle Beteiligten das als einen realistischen Zeitplan ansehen. Er ist uns so versichert worden.

Hier waren sehr viele Fragen auch zur Arbeit des Aufsichtsrats dabei. Der Aufsichtsrat ist von seiner Gesamtfunktion her derjenige, der selbstverständlich die Geschäftsführung kontrollieren muss. Wir haben aber auch immer die Arbeit des Aufsichtsrats so verstanden, dass wir nicht nur da sind, um die Arbeit zu kontrollieren, sondern dass da, wo Hilfestellung geleistet werden kann in diesem komplexen Verfahren der Verwirklichung dieses Großprojekts, der Aufsichtsrat und die Mitglieder des Aufsichtsrats auch immer behilflich waren, um Probleme zu lösen. Das bezog sich auf unsere Wirtschaftsverwaltung, wenn sie dabei war, aus Berlin oder aus Brandenburg oder auf die Staatskanzlei/Senatskanzlei. Das heißt, wir haben intensiv diesen Bereich mitbegleitet. Soweit ich das sehe, hat jedes Mitglied des Aufsichtsrats sich auch personelle Unterstützung organisiert. Für uns in der Senatskanzlei sind Herr Mende und Herr Prahl zuständig, die permanent diesen Prozess mit begleitet haben, nicht nur die Sitzungen der Gremien vorbereitet haben, sondern auch zwischen den Sitzungsterminen an relevanten Besprechungen teilgenommen haben bis hin zur Bildung von Task Forces, ob das im Bahnbereich war oder jetzt wie von brandenburgischer Seite auch in der Frage der Genehmigung durch das Bauordnungsamt usw. Es hat einen permanenten Austausch gegeben. Es hat selbstverständlich auch eine Verpflichtung der Geschäftsführung gegeben, bei besonderen Vorkommnissen rechtzeitig zu informieren. Ich glaube, dass wir hier sehr intensiv die Arbeit der einzelnen Gremien mit begleitet haben in dem Rahmen, in dem ein Aufsichtsrat das tun kann.

Und ich bitte da bei aller Neigung, natürlich auch politisch die Sache zu bewerten, mal einen Vergleich, wenn es zulässig ist, zu sagen – – Ich glaube auch nicht, dass Sie als Parlament sich die Unzulänglichkeiten der Exekutive zurechnen lassen. Wir müssen hier auch sehen, dass die Geschäftsführung ihre Aufgabe hat, und wir können nicht die Arbeit der Geschäftsführung machen. Das geht überhaupt gar nicht. Dazu ist ein Aufsichtsrat auch nicht da. Das wird auch in Zukunft nicht so sein können. Insofern gibt es da Trennungen auch von Verantwortlichkeiten. Wir haben viele Mitglieder in diesem Aufsichtsrat, auch Beschäftigtenvertreter, die sehr nah an dem Bereich dran sind. Hier ist auch die Frage nach Baukompetenzen. Wir haben jetzt nicht einen ausgesprochenen ausgewiesenen, unter dem Gesichtspunkt ausgewählten Vertreter im Aufsichtsrat, aber wir haben auch wieder am letzten Mittwoch bei der Diskussion gemerkt, wie viel Ingenieurverstand – – Herr Bomba beispielsweise oder Elektriker bei Herrn Markov, und Herr Christoffers ist sicherlich auch jemand, der im Bereich der Ingenieure, Herr Platzek selber usw. und so fort. Das ist jetzt nicht die Expertise, dass die alle in der Lage sind, jede Brandschutzanlage im Detail beurteilen zu können – das ist auch nicht die Aufgabe des Aufsichtsrats, die dort gemacht wird.

Von Bündnis 90/Die Grünen ist noch gefragt worden, ob es politisch festgelegt ist. Das habe ich, glaube ich, schon beantwortet. – Sechstens: Wann hat sich der Aufsichtsrat mit der Frage der Aussetzung des Eröffnungstermins 3. Juni oder einer Variante der späteren Öffnung beschäftigt? – Der Aufsichtsrat hatte dazu keine Gelegenheit gehabt, weil die Verschiebung in der Pressekonferenz am 8. Mai festgelegt oder bekanntgegeben worden ist. Der Aufsichtsrat hat erst jetzt am letzten Mittwoch getagt.

Wie haben Geschäftsführung und Aufsichtsrat auf der Sitzung im Dezember 2011 auf die bekanntgewordenen Schwierigkeiten mit der Brandschutztechnik, speziell der Entrauchungsanlage reagiert? Wurde auf dieser Sitzung über eine Verschiebung oder Aussetzung der Eröffnung gesprochen? – Nein, es wurde nicht über die Verschiebung gesprochen, weil glaubhaft versichert worden ist, dass der Eröffnungstermin nicht infrage steht. – Bauexperte habe ich beantwortet. – Ich glaube, das wäre es jetzt von meiner Seite aus. Ich würde dann Herrn Dr. Schwarz bitten, fortzufahren.

Dr. Rainer Schwarz (Sprecher der Geschäftsführung BBI): Ich würde mich gerne auf drei Bereiche konzentrieren, die sich durch Ihren Fragenkatalog ziehen, in Ergänzung zu dem, was Herr Wowereit gerade gesagt hat. Ad 1: Wie haben sich die technischen Probleme aus Sicht der Geschäftsführung dargestellt? Ad 2: Wie ist die Sicherstellung der Betriebsfähigkeit an den Bestandsflughäfen zu beurteilen? Ad 3: Welche Kostenfolgen zeigen sich ab? – Zunächst einmal zu dem ersten Punkt: Es hat sich natürlich seit Anfang des Jahres herauskristallisiert, dass es eine Vielzahl von technischen Problemen gibt, also genau genommen von Problemen, die sich aus nicht rechtzeitiger Funktionsfähigkeit der technischen Anlagen ergeben. Das ist bei uns sehr stark verifiziert worden im Rahmen des Probetriebes, den wir durchgeführt haben, und im Rahmen des Probetriebes, deswegen haben wir ihn ja letztlich auch gemacht, konnten wir natürlich testen: Was ist technisch in Ordnung? Was ist technisch nicht in Ordnung?

Wir haben aus der Tatsache heraus, dass es eine Reihe von Unzulänglichkeiten gibt, Rückfallpositionen definiert, die vor den Ereignissen Anfang Mai auch öffentlich diskutiert wurden, also beispielsweise die Tatsache, dass wir uns nicht sicher waren, ob alle Check-in-Einrichtungen die hinreichende Betriebsstabilität auch im laufenden Betrieb haben werden.

Wir haben uns deshalb entschieden, noch eine zusätzliche Check-in-Halle zu bauen, um entsprechende Rückfallpositionen zu haben. Wir hatten für die Gepäckförderanlage ein sehr gutes Gefühl, weil die Gepäckförderanlage auch in Stresstests sich seit einem Jahr als sehr stabil gezeichnet hat. Wir hatten eine Reihe von Problemen mit den Türsteuerungen gehabt. Das hat uns dazu geführt, dass wir gesagt haben, wenn das nicht technisch wie vorgesehen funktioniert, dass wir uns manuell Unterstützung holen. Das hat dazu geführt, dass wir im Aufsichtsrat dieses Paket beantragt haben, von dem Herr Wowereit vorhin erzählt hat, um entsprechend manuelle Rückfallpositionen zu haben. Deshalb war für uns klar: Trotz aller technischen Unzulänglichkeiten, die es noch gibt, kann der Flughafen aus diesen Gründen in Betrieb genommen werden. Das heißt, die operationelle Abwicklung der Prozesse, wenn auch möglicherweise an der einen oder anderen Stelle etwas holperig, hätten wir uns zugetraut.

Was die Brandschutzanlage angeht, also eine Anlage, die nicht unmittelbar in der Sichtweise des Passagierflusses liegt, das sind alle Anlagen – Herr Korkhaus wird das gleich im Einzelnen noch mal darstellen –, die mehr im Hintergrund stattfinden, ist das natürlich von meinem Kollegen sehr intensiv gemonitort worden. Wir haben in der Gesamtgeschäftsführung alle zwei Wochen einen Bericht dazu erfahren, wie es aussieht. Da gab es natürlich Hinweise, dass Einzelkomponenten auf einem sehr kritischen Weg sind, aber die Gesamteinschätzung war noch bis Anfang Mai so, dass die Brandschutzanlage mit all den Rückfallpositionen, also Halbautomatik etc. in den Griff zu bekommen ist.

Ich habe dann am Freitag, dem 4. von Herrn Körtgen und Herrn Korkhaus eröffnet bekommen, dass die Brandschutzanlage nicht mehr so in Betrieb zu bringen ist, dass wir den 3. Juni halten können. Ich habe daraufhin für den Samstag und den Sonntag veranlasst, dass wir noch mal mit allen Projektbeteiligten, mit den Planern, mit den Steuerern zusammengekommen sind, um zu überlegen: Gibt es noch eine Rückfallposition, mit der wir gleichwohl den 3. Juni halten können? Wir haben dann per Sonntagabend ein Konzept gehabt, das möglicherweise den Termin noch hätte rechtfertigen können. Ich habe, Herr Wowereit hat das dargestellt, dann am Sonntagabend Herrn Wowereit davon informiert, wie die Situation aussieht. Ich habe gesagt: Wir gehen am 7., das ist der Montag, zum Bauordnungsamt und stellen diese Variante noch mal vor. Meine persönliche Einschätzung war aber damals schon gewesen: Das ist sehr kritisch, ob das überhaupt noch funktioniert oder nicht. – Wir waren dann am Montag beim Bauordnungsamt gewesen und haben nach den Ergebnissen, nach den Aussagen, die wir vom Bauordnungsamt bekommen haben, uns im Laufe des Tages noch einmal zusammengesetzt, und als dann am Abend selbst der Leiter der pg bbi, der praktisch die erste Unterschrift zu leisten hat, damit die Anträge überhaupt einzureichen sind, uns dann eröffnet hat, er wäre nicht bereit, diese Unterschrift zu leisten, war klar gewesen, dass es nicht mehr funktioniert, also dass die Brandschutzanlage zur Eröffnung am 3. Juni nicht rechtzeitig fertig wird. Darauf sind dann am Abend entsprechend die Spitzen der Gesellschafter informiert worden.

Zur zweiten Frage: Was bedeutet das jetzt alles? – Beziehungsweise, das hängt ja miteinander zusammen. Uns war natürlich klar gewesen, in dem Augenblick, wo möglicherweise noch eine Restchance von 3 oder 4 Prozent besteht, dass man das dennoch hinkommt, war es aus meiner Sicht nicht verantwortbar gewesen, noch weiter hinzuwarten, weil mit jedem Tag, den wir verlieren, war natürlich auch die Situation wesentlich schlechter, die Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld wieder in Betrieb zu bekommen, denn, man muss sich das so vorstellen, wir hatten ja schon Umzüge eingeleitet. Das heißt, die ersten Bereiche, die nicht unbedingt betriebsnotwendig oder zumindest geplant waren, waren schon auf dem Weg zum neuen

Flughafen. Von daher war es auch notwendig, als die Erkenntnis da war, dann auch entsprechend sofort die Reißleine zu ziehen.

Was die Betriebsfähigkeit der Bestandsflughäfen in Tegel und Schönefeld angeht, ist zunächst mal zu sagen, und das ist für uns eine große Beruhigung, dass selbst das Expansionsprogramm der Lufthansa, das eigentlich erst für den 3. Juni geplant war, im Wesentlichen unterzubringen scheint. Da kommt uns die Tatsache zupass, dass die Wellenstruktur, die die Lufthansa hat, zum Glück nicht deckungsgleich ist mit der Wellenstruktur, die die Air Berlin hat. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Air Berlin ihre Flugzeuge auf auswärtigen Flughäfen stationiert hat und morgens als Erstes reinfliegt, während die Lufthansa ihre Flugzeuge in Tegel stationiert und dann von Tegel morgens rausfliegt. Daraus ergibt sich ein Versatz, der sich logischerweise über den gesamten Tag hinzieht. Wir haben allerdings jetzt in der Kürze der Zeit noch nicht für alle Flüge das 100-prozentig sicherstellen können. Es gibt eine Zahl, das ist allerdings eine überschaubare Zahl, von Flügen, die schon auf die neue Betriebsgenehmigung, auf dem BER koordiniert sind, wo man im Gegensatz zur Betriebsgenehmigung in Tegel die Möglichkeit hat, zwischen 5.30 und 6.00 Uhr zu fliegen bzw. zwischen 23.00 und 23.30 Uhr. Da wird zurzeit geprüft, inwieweit es umlauftechnisch möglich ist, diese Flüge vielleicht doch noch in die Kernzeit von Tegel hineinzuverlegen. Wenn das nicht der Fall ist, werden die Airlines sicherlich den Antrag stellen, dezidiert für diese Flüge dann eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen. Wir haben eine Vielzahl von Dienstleistern, die sich schon auf den neuen Flughafen orientiert haben. Wir hätten mit dem Wechsel von den Bestandsflughäfen zu den neuen Flughäfen häufig auch einen Wechsel in der Dienstleistungsfunktion gehabt, und insofern sind wir im Augenblick dabei, in täglichen Verhandlungen sowohl mit den alten Dienstleistern als auch mit den neuen eine Lösung hinzubekommen, dass sowohl Tegel als auch Schönefeld betriebsfähig sind, um das, was wir als Verkehr haben, aufzunehmen. Das gilt jetzt natürlich umso mehr, als klar ist, dass mit der Inbetriebnahme im März des nächsten Jahres diese ganze Übung auch für den kompletten Winterdienst, also für die gesamte Enteisung gemacht werden muss. Auch das war ursprünglich noch nicht vorgesehen gewesen.

Daraus ergibt sich die Frage: Welche Kostenfolgen ergeben sich? – Es ergeben sich sicherlich einmal Kostenfolgen aus den angekündigten Schadensersatzansprüchen, die an uns gestellt werden. Bis heute liegt kein einziger Schadensersatzanspruch quantifiziert vor. Das liegt natürlich in der Natur der Sache, dass man das so kurzfristig nicht zusammenstellen kann. Wir werden dann aber im Einzelnen auch mit unseren Partnern durchzudiskutieren haben: Wo ist die Anspruchsgrundlage, und wo gibt es keine Anspruchsgrundlage? – Anspruchsgrundlagen im harten Sinne wird es sicherlich nur dort geben, wo entsprechende Vertragsbeziehungen geschlossen wurden. Es können möglicherweise auch Ansprüche aus Nebenpflichten entstehen, die aber dann jeweils ein Verschulden des Flughafens voraussetzen. Das wird eine sicherlich nicht ganz triviale rechtliche Diskussion miteinander sein. Dort, wo es vertragliche Ansprüche gibt, gilt es natürlich auch, miteinander abzugleichen: Wie sind eigentlich die Freistellungsklauseln, die wir getroffen haben? – Ich sage das mal für den prominentesten Fall, der auch in der Öffentlichkeit sehr intensiv diskutiert wurde: Wir haben für die Fälle der gastronomischen bzw. Einzelhändler, die in großer Zahl zum neuen Flughafen kommen sollen, wesentlich mehr, als es beim Altflughafen der Fall ist, eine Übergangsklausel von 18 Monaten konzipiert. Das heißt, da ist von vornherein in den Verträgen festgezurrert worden, dass erst dann eine Schadensersatzpflicht entsteht, wenn wir mehr als 18 Monate verziehen. Das wird jetzt mit dem Märztermin natürlich nicht der Fall sein, aber ich glaube, gerade in

diesen Fällen werden wir Punkt für Punkt, und diese Gespräche haben seit letzter Woche begonnen, durchgehen müssen, bei aller juristischen Situation. Was ergeben sich individuell für Folgen daraus? – Da gibt es sicherlich einmal eine Schadensminderungspflicht auf der Seite der zukünftigen Konzessionäre, aber von unserer Seite sicherlich auch eine Pflicht zu gucken, dass da keine unbilligen Härten am Ende des Tages entstehen.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Schwarz! Ich muss mal kurz dazwischenreden. Wir hatten gesagt, eine halbe Stunde als erste Runde der Beantwortung. Vielleicht machen Sie noch drei Minuten, und dann machen wir erst mal die Fraktionsrunde, damit wir hier irgendwie auch den Modus finden.

Dr. Rainer Schwarz (Sprecher der Geschäftsführung BBI): Sonst machen wir es vielleicht so, weil das, glaube ich, für die Situation nicht ganz unwesentlich ist, dass wir Herrn Korkhaus noch mal kurz bitten, die Brandgeschichte darzustellen, und dann können wir in die Diskussion einsteigen.

Vorsitzender Andreas Otto: Guter Vorschlag! Das machen wir so. – Bitte schön, Herr Korkhaus!

Joachim Korkhaus (BBI; Planung und Bau): Ich möchte vielleicht damit anfangen, dass wir auf der Baustelle für den neuen Flughafen eine der weltgrößten Entrauchungsanlagen bauen. Das ist dem Umstand geschuldet, dass wir natürlich ein gewaltiges Gebäude dort bauen. Das ist, glaube ich, das drittgrößte Gebäude in Europa, mit über 320 000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche. Wir sind einerseits stolz, dass wir dort kurze Wege haben werden, der geht über die Check-in-Halle in die einzelnen Piers, aber dieser kurze Weg hat natürlich auch eine gewisse Kompaktheit dieses Gebäudes zur Folge. Anders als es z. B. in diesem Raum ist, wenn hier ein Brand ausbricht, haben wir Fenster. Wir haben sehr viele Funktionsräume innerhalb des Terminals, wo eben keine Fenster sind. Das heißt, es muss Frischluft zugeführt werden, damit dort ordentlich gearbeitet werden kann. Im Brandfall muss natürlich auch dieser Raum entsprechend entraucht werden, und es muss auch in dem Fall Frischluft zugeführt werden, damit der Rauch überhaupt abgesaugt werden kann. In dieser Komplexität, es sind immerhin fünf große weltweit bekannte Firmen, die dort draußen die Anlagentechnik bauen, hat man es sich so vorzustellen, es ist einmal Heizung, Sanitär und Lüftung, das heißt, allein diese Entrauchungskanäle, die unter den Decken hängen, der normale Benutzer eines Raums sieht diese nicht, weil eine abgehängte Decke diese Technik unter der Decke natürlich verdeckt. In manchen Einkaufszentren wird das bewusst zur Schau gestellt, die ganze Technik, die unter der Decke hängt, angefangen mit den Trassen, auf denen die Kabel liegen und dann auch die Zu- und Belüftungskanäle. Und so ist es in unserem Gebäude auch. Wir haben mit einer Entrauchungsmenge von über 3,5 Millionen Kubikmetern, wenn alle Anlagen laufen, zu entrauchen, die größte Maschinerie, die im Allgemeinen auf dem Dach sitzt, aber dadurch, dass unsere Terminalhalle ein großes Dach hat mit 240 mal 180 Meter. Über dieses Dach wird die Check-in-Halle entraucht und der Marktplatz und die einzelnen Riegel, wo die Check-in-Bereiche sind, wo es also zum Boarden geht, da sitzen die Entrauchungsanlagen auf dem Dach. Aber unsere Gepäckförderanlage, die Gepäckausgabe und das gesamte Untergeschoss 2, wo auch viele Funktionsräume sind, und der C-Riegel, das ist der Teil, der über den Sicherheitskontrollstellen liegt, wo Büros sind, Schaltzentralen und auch der gesamte Aviation-Bereich seine Leitstelle hat, diese Räume werden nicht nach oben über das Dach entraucht, sondern, wenn es im 2. OG brennen würde, dann wird der Rauch erst mal in die großen

Schaltzentralen im Unterschoss 2, also fünf Geschosse tiefer, gesaugt. Das heißt, fast 35 Meter in den Keller. Dann geht es über horizontale Kanäle nach Norden und Süden, jeweils 120 Meter, und dann über entsprechende Kamine wieder 50 Meter nach oben. Diese Anlage, die wir als Anlage 14 bezeichnen, ist die größte Anlage, die wir innerhalb dieses Gebäudes haben, weil die zentralen Funktionen dieser Check-in-Halle damit entraucht werden.

Das ist ein Kanalsystem von mehreren Kilometern Länge, mit über 1 000 Brandschutzklappen. Sie können sich vorstellen, wenn irgendwo ein Brand ausgelöst wird, ein Papierkorb brennt, geht natürlich der Brandmelder los. Wir haben über 16 000 Brandmelder im gesamten Gebäude. Die Alarmierungskette sieht so aus, dass drei Minuten Zeit besteht, wenn so ein Brandmelder auslöst, dass dann auch noch mal jemand in diesen Raum gehen kann, denn dieser Brandmelder ist personifiziert. Man weiß also, in welchem Raum oder in welchem Gang dieser Alarm ausgelöst wurde. Dann wird dort nachgeschaut. Man stellt fest, dass es nur ein Papierkorb ist, der mit dem Handfeuerlöscher gelöscht werden kann. Dann muss natürlich keine Evakuierungssituation ausgelöst werden und wir müssten den Terminal oder Teile des Piers entsprechend entfluchten.

Angenommen, es handelt sich wirklich um einen schwereren Brand, der nicht mit einem Feuerlöscher gelöscht werden kann, dann sieht die Alarmierungskette von den Sicherheitszielen so aus, dass innerhalb von drei Minuten die Lautsprecheranlagen losgehen, dass dann Durchsagen kommen, dass man den grünen Schildern, so wie auch hier bei dieser Tür, folgen soll, bis man das Freie erreicht hat. Weiteres Schutzziel ist, dass innerhalb von 15 Minuten nach Erkennen dieses Brandes eine rauchfreie Schicht in allen öffentlichen Bereichen von 2,15 Metern sein muss. Das heißt, die Entrauchungsanlage, die in Kanälen unter der Decke hängt, muss jetzt für 15 Minuten in der Lage sein, die Rauchmenge – – Die Rauchmenge wird natürlich bei wachsendem Brandereignis immer mehr, weil der Brand natürlich größer wird. Die Feuerwehr ist noch nicht vor Ort. Die entsprechenden Rauchmengen werden abgesaugt, aber gleichzeitig muss ich natürlich auch Frischluft zuführen, insbesondere in den Geschossen, die unterirdisch sind, wo keine Fenster sind, wo auch entsprechend Kanäle verlegt werden müssen, um dort in den entsprechenden Räumen die Luft zuzuführen. Nach 15 Minuten geht man davon aus, wenn 2,15 Meter die rauchfreie Schicht ist, dass auch der letzte Passant im Bereich diese Zone verlassen hat, sodass dann die Feuerwehr zum Feuerlöschereinsatz kommen kann. Gerade im Bereich dieser Entrauchung, bei diesen Schutzzielen war es so, dass vor anderthalb Jahren umgestellt wurde von den Versuchen mit normalen Theaterrauch auf richtigen Rußrauch, und dieser Rußrauch hat dann auch gerade bei dieser Anlage 14 zu einer Vervielfachung der Entrauchungsmenge geführt. Im Zuge dessen, als wir jetzt zum Schluss das alles zusammenschalten wollten mit Wirkverbundtests – – Denn Sie können sich vorstellen, die eine Firma baut für über 200 Millionen Euro die ganze Entlüftungsanlage, die Entrauchungsanlage, die Sprinklertechnik. Eine andere Firma baut die entsprechenden Brandmeldedetektoren. Wir haben über tausend Lautsprecher, die natürlich dann auch entsprechend aktiviert werden müssen, um die Passanten nach draußen ins Freie zu führen. Bei diesen Prüfungen, die dann bis zuletzt natürlich schon seit Anfang des Jahres durchgeführt wurden, hat sich herausgestellt, dass diese Ineinanderverquickungen nicht so stattgefunden haben, das heißt, die Fehlerquote war höher, als wir angenommen haben. Das hat uns dann letztendlich dazu bewegt zu sagen, dass wir das mit den Schutzzielen bis zum Eröffnungstermin nicht mehr schaffen können.

Vorsitzender Andreas Otto: Ich würde Ihnen an der Stelle erst einmal danken, Herr Korkhaus. Wir haben einen kleinen Einblick erhalten. – Ich würde vorschlagen, dass wir eine Runde durch die Fraktionen machen, pro Fraktion fünf Minuten. Sie können das mit einem oder zwei Redebeiträgen füllen. Dann würden wir wieder dem Regierenden Bürgermeister und seinen Mitstreitern das Wort geben, und dann machen wir noch eine zweite Fraktionsrunde, möglicherweise mit beschränkter Redezeit. Das müssen wir dann sehen. Insofern würde ich erst mal die Fraktionen aufrufen, so wie hier die Wortmeldungen sind, und jeweils fünf Minuten einräumen. – Das ist zuerst die CDU mit Herrn Friederici.

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Herr Wowereit, Herr Prof. Dr. Schwarz und Herr Korkhaus! Bevor ich weiterführende Bemerkungen mache und auch noch ein paar Fragen stelle, würde ich Sie bitten, Herr Korkhaus, dass Sie, über den Vorsitzenden natürlich, das, was Sie gerade zur Entrauchungsanlage und zur Rauchsituation und zu den Sicherheitsaspekten gesagt haben, bitte auch dem Ausschuss zur Verfügung stellen, über das, was wir jetzt aus dem Protokoll bekommen oder sehen können.

Für die Unionsfraktion, das haben wir auch in der Plenarsitzung dargestellt, geht Sicherheit über alles. Ich finde, nach dem, was hier an Entscheidungen auf Entschluss oder Vorschlag der Geschäftsführung und auf Beschluss des Aufsichtsrats beschlossen worden ist, so tragisch es ist, scheint nach den jetzigen Erkenntnissen als Eröffnungstermin der 17. März der richtige zu sein, auch wenn wir nicht davon begeistert sind und auch wenn wir sehen, dass für den Wirtschaftsstandort, für den Verkehrsstandort und natürlich auch für das Image Berlins ein Schaden entstanden ist, den wir jetzt noch nicht ermessen können.

Bei all den unangenehmen Dingen, die mit der verspäteten Eröffnung des neuen Flughafens BER Willy Brandt zusammenhängen, gilt es aber auch, den Blick nach vorne zu richten. Bei allen negativen Entscheidungen oder negativen Auswirkungen und bei all den Fragen, die sich jetzt – Stichpunkt Regress, Stichwort Fertigstellung der Bauten – ergeben werden, dass wir natürlich auch Chancen sehen, dass die Abfertigungskapazitäten deutlich erhöht werden können, dass wir einen hoffentlich fertigen Flughafen haben und dass wir auch beim Aspekt des Lärmschutzes nachhaltig Besserungen erreichen, und, wenn es nach mir ginge oder aus Sicht der Unionsfraktion, auch den Abschluss der Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner erreichen.

Ich wünsche mir auch seitens der Unionsfraktion, dass wir einen engen Schulterschluss zwischen dem Flughafen, der Geschäftsführung und den Airlines erleben, denn das, was Air Berlin völlig zu Recht an Kritik äußert, darf im Rahmen eines abgestimmten Prozesses zwischen Geschäftsführung und Fluggesellschaften gerade in diesem Stadium nicht mehr passieren. – Für die Unionsfraktion steht auch etwas klar, was ich hier noch mal deutlich unterstreichen möchte: Der Aufsichtsrat hat nicht die Funktion des Bauaufsehers. Der Aufsichtsrat hat die Geschäfte und die Tätigkeiten der Geschäftsführung zu kontrollieren. Er muss sich auf das verlassen, was ihm die Geschäftsführung sagt. Entsprechend dieser Argumentation sehen wir auch als Unionsfraktion nach jetzigem Kenntnisstand die Erstverantwortung bei der Geschäftsführung und nicht, wie es die Oppositionsfraktionen gerne darstellen möchten, beim Aufsichtsrat. – [Zuruf von Michael Schäfer (GRÜNE)] – Anhand dieser grundsätzlichen Auffassung, die wir als CDU haben, sagen wir auch deutlich, dass es für uns nicht verständlich ist, dass die Geschäftsführung immer und immer wieder an dem Termin 3. Juni festgehalten hat, den Aufsichtsrat, die Öffentlichkeit, die Presse entsprechend auch fundiert informiert hat

und immer wieder vom haltbaren soliden Eröffnungstermin 3. Juni gesprochen hat, bis es dann zum großen Knall am 8. Mai kam und auch der Aufsichtsrat erst tags zuvor noch darüber informiert worden ist. Für uns ist das inakzeptabel – ich sage das ganz deutlich – auch, nachdem es Auslassungen der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat am 20. April schriftlicher Art gab, dass es immer und immer wieder beim belegbaren und belastbaren Termin 3. Juni für die Eröffnung bleibt.

Nach den Ausführungen – Herr Vorsitzender, ich finde es ein bisschen schade, dass Herr Prof. Schwarz nicht so ganz auf die Fragen eingehen sollte, ich hätte mir gewünscht, wenn er noch ein bisschen mehr das Wort bekommen hätte – muss ich allerdings noch ein paar Fragen stellen, die wir in unserem Thesenpapier oder Fragenpapier – ich danke, da für alle Fraktionen zu reden – gestellt haben. Und damit sie hier nicht verlorengehen, möchte ich sie noch einmal deutlich stellen. – Ich möchte von der Geschäftsführung für die Unionsfraktion wissen: Welche baulichen Ergänzungen, Abfertigungskapazitäten und Ähnliches kommen jetzt hinzu für die Eröffnung des neuen Flughafens, dann belastbar 17. März 2013? Rufen Sie sich bitte in Erinnerung: Wenn wir 7 500 Fluggäste in Spitzenstunden für den Abflug haben, bedeutet das für 96 Abfertigungspositionen nach jetzigem Stand, dass jeder Check-in-Vorgang nur 38 Sekunden dauern darf. Das ist der Durchschnittswert. Den halte ich für zu wenig, und von daher bitte ich da noch mal um fundierte Auskunft, wie diese Abfertigungspositionen auch mit Blick nach vorne künftig organisiert werden können.

Zweitens: Welche weiteren Gründe, und das kam eben nicht so deutlich heraus, gibt es belastbar, die der Eröffnung am 3. Juni 2012 entgegengesprochen haben? Es kann nicht nur die Entrauchungsanlage sein. Wenn es diese wäre, wir haben es hier mit namhaften Firmen zu tun, dann muss es mehr gewesen sein als das, was wir immer wieder von Ihnen, Herr Prof. Schwarz, gehört haben, und was auch jetzt in der öffentlichen Meinung, in der Presse und in der politischen Diskussion eine Rolle gespielt hat.

Vorsitzender Andreas Otto: Können Sie zum Schluss kommen, Herr Friederici?

Oliver Friederici (CDU): Selbstverständlich! Noch drei Fragen, Herr Vorsitzender. – Dritte Frage: 52 Prozent Erreichbarkeit der Verlässlichkeit der Prozesse, welche dort abgeschlossen sind. Darüber möchte ich gerne auch eine Auskunft haben, nach welchem Zeitplan 100 Prozent erreicht werden.

Vierte Frage: Welche Regressansprüche werden Sie als Flughafengesellschaft gegenüber den bauausführenden Firmen geltend machen? – Die letzte Frage: Ist sichergestellt, ob wirklich alle Flüge stattfinden können? Sie hatten die Wellenstruktur schon erläutert. Sprechen Sie sich nachher gerade dafür aus, dass dann am Flughafen Tegel möglicherweise eine Aufweitung des Nachtflugverbots – so tragisch es für die Anwohner dort ist – für die restlich verbleibenden neun Monate stattfinden muss? Wie weit sind die Gespräche mit den Flughafengesellschaften dazu? – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke, Herr Friederici! – Das waren jetzt sechs Minuten, die würde ich dann den anderen auch einräumen. – Bitte schön, Herr Kreins!

Ole Kreins (SPD): Herzlichen Dank, meine Damen und Herren, insbesondere Sie, die uns hier heute Informationen im Ausschuss geben. Die Öffentlichkeit ist an dem Thema sehr inte-

ressiert, und an manchen Stellen sickern einzelne Sachen durch. Ich empfinde eine solche Kommunikation, die Prüfprotokolle in die Öffentlichkeit trägt, als nicht ganz unproblematisch. Das ist meine erste Anregung.

Zweitens sehen wir natürlich auch die große Herausforderung, diesen Flughafen rechtzeitig in Betrieb zu bekommen. Das ist eines der entscheidendsten ökonomischen Projekte, die die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam auf den Weg gebracht haben. Das ist ein enormes Infrastrukturprojekt auch für die Verkehre in unserer Region. – Ich hätte zwei, drei Fragen, die ich auch kurz formulieren kann. Gehen Sie davon aus, dass Sie bis zum 17. März 2013 die genannten Schwierigkeiten im Rauchabzug, die genannten technischen Schwierigkeiten bei der Abfertigung und alle Dinge, die für den regulären Betrieb von einem Flughafen gebraucht werden, abgearbeitet haben können, und zwar zu 100-prozentiger Zufriedenheit derjenigen, die dann reisen und sicher auf dem Flughafen sein wollen. – [Zurufe] – Die Kollegen können gerne nachher noch eine Frage stellen, aber ich bin hier nicht Berichterstatter. Insofern warten Sie doch einfach, bis ich zu Ende bin. – Danke!

Ist der Brandschutz die alleinige Ursache für die Verschiebung der Eröffnung? Dritte Frage: Können Sie ausschließen, dass es Urlauber gibt, die in den Sommerferien verreisen wollen, die ihre Flüge nicht mehr bekommen oder dass alle Flüge abgesichert werden?

Die vierte Frage: Ist für gerichtliche Auseinandersetzungen, die möglicherweise mit den Fluggesellschaften und kleineren Unternehmen stattfinden werden, in Ihrem Finanzplan Vorsorge getroffen worden, damit wir nicht in ein Risiko hineinschlittern und eine riesige Klagewelle nach uns ziehen?

Dann habe ich noch eine technische Frage an Herrn Korkhaus: Wie schafft man es, warmen Rauch, der normalerweise nach oben steigt, 35 Meter nach unten abzusaugen? Müsste man ihn dann erkalten? – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke, Herr Kreins! – Herr Kollege Moritz, Sie haben das Wort!

Harald Moritz (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich möchte mir eine Bewertung der erneuten Verschiebung verkneifen. Ich erlaube mir nur die Vorbemerkung – das ist vorhin schon angeklungen –, dass ich davon ausgehe, dass bis zum 17. März 2013 das Lärmschutzprogramm vollständig abgeschlossen sein wird, und ich gehe davon aus, dass der Klarstellungsantrag zum Lärmschutzniveau zurückgezogen wird.

Meine konkrete Nachfrage an Herrn Schwarz: Wann – das war vorhin ein bisschen widersprüchlich, oder ich habe es nicht ganz verstanden – haben Sie Herrn Wowereit darüber informiert, dass der 3. Juni definitiv nicht zu halten ist?

Ich komme zu unserem Fragenkatalog und meiner ersten Frage: Auf welcher Basis ist der Eröffnungstermin 3. Juni 2012 festgesetzt worden? Herr Wowereit sagte, das sei kein politischer, sondern ein fachlicher Termin gewesen. Wir haben jetzt gehört, wie komplex dieses Bauvorhaben gewesen ist. Wann ist dieser Plan verlassen worden? Wie wir hörten, traten bereits im Dezember 2011 erstmals die Brandschutzprobleme auf. Ich könnte mir vorstellen, dass der Plan für diese Kleinstadt schon vorher verlassen worden ist. – Darauf hätte ich gern eine Antwort.

Ich komme zur Frage 9 unseres Fragenkatalogs: Der TÜV Rheinland stellte Medienberichten zufolge am 28. Februar 2011 fest, dass die notwendigen Wirkprinzipprüfungen der Brandmelderanlagen nicht bis zum 3. Juni 2012 durchführbar sind. Also, das war am 28. Februar bekannt, und da gab es auch noch 40 andere Bedenkenanzeigen. Leider haben wir diese Unterlagen nicht, sodass wir zurzeit noch ein bisschen auf die Medien zurückgreifen müssen. Wir hoffen, dass wir Akteneinsicht bekommen und die Akten offengelegt werden, aber aus dem Controllingbericht vom März ist ersichtlich, dass bei der Sicherheitstechnik vom Oktober 2011 bis März 2012 ein Fortschritt von drei Prozent erzielt worden ist. Zu diesem Zeitpunkt hätten 95 Prozent stehen müssen, aber nach dem Bericht standen erst 78 Prozent. Da hätten doch alle Alarmglocken läuten müssen!

Herr Wowereit! Sie sagten, wie viele Fachleute – Ingenieure und dergleichen – im Aufsichtsrat sind. Bei denen hätten die Alarmglocken auch ganz klar läuten und es hätte heißen müssen: Wir brauchen ständige Berichte! Das ist doch gar nicht mehr zu schaffen. Wir brauchen einen Plan B! – Diesen Plan B gab es anscheinend zu keiner Zeit. Der Bundestagsabgeordnete Peter Danckert meinte, das Vorwarnsystem sei manipuliert gewesen – jedenfalls hat er sich öffentlich so geäußert. – Das ist sicherlich auch noch aufzuklären.

Da ich ein Praktiker bin, habe ich eine Frage zum Mensch-Maschine-System: Sie haben den Medien zufolge Anfang April erstmalig bei der Baubehörde nachgefragt, sodass noch neun Wochen Zeit gewesen wären. Selbst man da losgehen wollte, dann hätten 700 Leute eingestellt, sicherheitsüberprüft und geschult werden müssen. Das scheint kaum machbar gewesen zu sein. Aus meiner Sicht hätte spätestens im März 2012 der Plan B kommen müssen. Dann wären die Blamage, dass die Eröffnung verschoben werden muss, und die Kosten, die dadurch entstehen, sicherlich geringer gewesen.

Wir haben gehört, dass es viele Problemstellen gab. Unsere Frage drei lautet: Können Sie tatsächlich ausschließen, dass nur die Brandschutztechnik zu dieser Verschiebung geführt hat?

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

Oliver Höfinghoff (PIRATEN): Ich teile mir meine Redezeit mit dem Kollegen Mayer. – Ich möchte Ihnen erst einmal dafür danken, dass Sie überhaupt hier erschienen sind. Allerdings bin ich mit dem Umfang Ihrer Antworten äußerst unzufrieden. Von 28 Fragen, die wir Ihnen vorab zukommen ließen, ist eine halbwegs zufriedenstellend und eine definitiv nur ansatzweise und aufgrund von Nachfragen beantwortet worden. – [Daniel Buchholz (SPD): Lesen Sie mal die erste Frage vor, die war besonders wichtig!] – Ja, die erste Frage war besonders wichtig und lautete: Finden die Sitzungen des Aufsichtsrats der Berliner Flughafengesellschaft grundsätzlich am Mittwochnachmittag statt oder nur, wenn zeitgleich der Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr tagt? – [Beifall – Zuruf: Das war die einzige Frage, die er beantwortet hat!] – Das war die einzige Frage, die beantwortet worden ist. – [Zuruf] – Das war nur ein Zufall – eine großartige Idee! – Da muss definitiv noch mehr kommen, und zwar sowohl von der Geschäftsleitung als auch vom Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat ist ein gutes Stichwort, denn direkt darauf bezieht sich meine nächste Frage: In welcher Form ist der Aufsichtsrat seiner Verpflichtung zur selbstständigen Recherche bzw. Kenntnisnahme nachgekommen und hat sich nicht nur auf Berichte des Vorstands bzw. der Geschäftsführung verlassen? – Wenn Sie die Fachliteratur konsultieren, dann werden Sie feststellen, dass das tatsächlich Aufgabe des Aufsichtsrats ist.

Ich komme zur nächsten Frage: Wer ist – speziell von Ihnen – in der Verwaltung für die Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung zuständig? – [Zuruf: Herr Wende und Herr Prah!] – Ach ja, stimmt – na gut!

Zum Thema Körtgen, der uns als Bauernopfer vorgeführt wurde: Welche Abfindung bekommt der noch?

Herr Wowereit! Sagen Sie uns bitte noch einmal: War die Entrauchungsanlage der einzige Grund für die Terminverschiebung oder nicht? – Wir hätten das gern noch einmal in der Öffentlichkeit, vor allen, gesagt bekommen.

Wir hatten noch eine Menge weiterer Fragen zu Regressansprüchen bzw. Schadensersatzforderungen, auf die Herr Schwarz bisher nur grob einging, sodass ich noch die Frage habe, wie viele vertragsgemäße Strafen ausstehen könnten. Außerdem gibt es Presseberichte, wonach

die Verzögerung bereits im Dezember letzten Jahres absehbar gewesen sei. Zu diesem Zeitpunkt, also im Dezember letzten Jahres: Wie groß war damals – gemäß der Projektplanung – der geplante freie Gesamtpuffer des Flughafenbaus? – Ich gebe jetzt das Wort an Herrn Mayer weiter.

Vorsitzender Andreas Otto: Bitte Herr Mayer, Sie haben das Wort!

Pavel Mayer (PIRATEN): Wer es kennt, der weiß, dass am Ende, wenn eine solche Deadline kommt, immer ein Chicken Game zwischen den Gewerken losgeht. Alle hängen dann ein bisschen, und es stellt sich die Frage, wer als Erster die Nerven verliert und zugibt, dass er nicht fertig wird. Das ist dann am Ende auch derjenige, der den Schwarzen Peter hat. Insofern interessiert mich: Hat es die Rauchschutzleute nur deshalb erwischt, weil sie als Erste die Nerven verloren haben, oder waren andere vielleicht cleverer?

Mich interessiert noch, wer die Einschätzung abgegeben hat, der Handbetrieb der Brandschutzanlage sei genehmigungsfähig, und ob sich diese Einschätzung jetzt als grundsätzlich falsch erwiesen hat oder ob der bauliche Stand es unmöglich machte, die Genehmigung zu beantragen. Was die Brandschutzanlage betrifft, so habe ich noch nicht verstanden, ob es jetzt vor allem Probleme mit der Umsetzung der Pläne gibt oder ob sich durch die Praxis herausgestellt hat, dass Planungsfehler in größerem Umfang offenbar geworden sind, die noch größere Umplanungen erfordern. Die Frage lautet: Muss jetzt die Hälfte der Brandschutzkanäle neu verlegt oder müssen nur die Software und einige andere Dinge verändert werden? – Das war es so weit von mir.

Vorsitzender Andreas Otto: Danke, Herr Mayer! – Der Kollege Wolf ist jetzt dran. – Bitte!

Harald Wolf (LINKE): Aus meiner Sicht lautet die entscheidende Frage nicht, ob die Verschiebung des Öffnungstermins richtig war – Herr Friederici, da sind wir uns alle einig –, sondern die Fragestellung ist: Hätte das Problem früher erkannt werden können und müssen, und hätte die Notbremse früher gezogen werden müssen, weil jetzt die Folgekosten höher sein werden und der Imageschaden, der wenige Wochen vor dem Eröffnungstermin entsteht, wesentlich größer ist?

Insofern ist aus meiner Sicht das Thema Controlling und Controllingberichte entscheidend. Das heißt: Welche Qualität hatten die Controllingberichte? – Herr Moritz hat es schon angesprochen: Spätestens nach dem Bericht von Ende März, der wohl in der Aufsichtsratssitzung am 20. April vorlag und von Ende November bis März bei der Sicherheitstechnik einen Fortschritt von drei Prozent zu verzeichnen hatte und damit einen immer größeren Abstand zum Soll einnahm, hätten alle Alarmglocken läuten müssen. Herr Schwarz! Sie sagten, die Geschäftsführung habe sich zweiwöchentlich berichten lassen. In diesem Zeitraum, in den drei Monaten, nachdem Sie feststellten, dass praktisch kein Fortschritt stattgefunden hat – drei Prozent in diesem Zeitraum sind kein Fortschritt: Welche Maßnahmen wurden nach dieser Feststellung unternommen? Was ist da geschehen? Welche Qualität hatten die Controllingberichte? Was ist Ihnen bei den Gesprächen, die Sie geführt haben, mitgeteilt worden? – Sie werden das nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern auch Aktivitäten ergriffen haben. – Wie ist der Aufsichtsrat – sowohl in Gestalt des Aufsichtsratsvorsitzenden als insbesondere auch des Projektausschusses – in diesem Zeitraum informiert worden?

Mir ist die Kündigung oder Beendigung des Verhältnisses mit pg bbi noch nicht ganz klar geworden. Wie lautet der genaue Vorwurf? Wo liegt das Versagen? An welcher Stelle hat pg bbi nicht korrekt gearbeitet? Wo liegen die Versäumnisse? – Das ist im Vorfeld sicherlich in der letzten Aufsichtsratsitzung noch einmal detailliert diskutiert worden. Ich halte es für notwendig, dass wir darüber eine Information bekommen. Damit es nicht irgendwelche Spekulationen gibt und keine einzelnen Dokumente in der Presse veröffentlicht werden können, wäre es wahrscheinlich hilfreich, wenn sowohl die Controllingberichte als auch die Aufsichtsratsprotokolle öffentlich gemacht und überprüft werden könnten und nicht mal das eine Dokument von den Medien herausgezogen wird und dann das nächste Dokument. Wir sollten einen Gesamtüberblick bekommen.

Die Frage nach anderen Gründen für die Terminverschiebung ist schon gestellt worden. Es ist wohl so – wie schon angesprochen –, dass die Check-in-Kapazitäten unzureichend waren. Einer der Gründe für die erste Verschiebung war die Notwendigkeit, den Check-in-Bereich auszuweiten, weil wegen der Flüssigkeitsscanner mehr Platz gebraucht wurde und zwei Pavillons gebaut werden sollten. Diese Pavillons sind offensichtlich nicht fertig, sondern sollten durch provisorische Bauten ergänzt werden – so habe ich das jedenfalls verstanden. Vielleicht können Sie dazu noch Ausführungen machen.

Zum anderen: Können Sie uns sagen, ob das, was in der Presse über die Gepäckabfertigung berichtet worden ist, nämlich, dass dort die baulichen Kapazitäten nicht ausreichen würden, um alle Wagen unter Dach entladen zu können, zutreffend ist oder nicht?

Die finanziellen Konsequenzen wird man sicherlich im Moment noch nicht beziffern können, weil wahrscheinlich alle diejenigen, die Regressforderungen stellen wollen, erst einmal die Beträge zusammenrechnen, sich juristisch beraten lassen und ihre Schriftsätze vorbereiten werden, was der Flughafen wahrscheinlich auch machen wird. Trotzdem meine Frage: Gehen Sie davon aus, dass die durch die kurzfristige Verschiebung entstehenden Mehrkosten im Rahmen des Budgets gedeckt werden können, oder werden die Gesellschafter noch einmal dafür einstehen müssen?

Letzter Punkt: Sie sprachen an, dass Sie davon ausgehen, dass der Flugplan aufrechterhalten werden kann – auch von Tegel und Schönefeld (alt). Meine Frage betrifft eher das Thema Air Berlin, denn die Lufthansa kann das, glaube ich, ganz gut wegdrücken und freut sich eher darüber, dass ihr Konkurrent Air Berlin jetzt ein Problem bekommt. Für die Lufthansa ist das alles durchaus vorteilhaft, was auch bei den Regressforderungen, die sie stellt, berücksichtigt werden sollte. Was heißt das für Air Berlin, die sich in einer wirtschaftlich schwierigen Situation befindet und gleichzeitig in ihrer Sanierungsplanung auch eine Drehkreuzfunktion ab dem 3. Juni hatte? – Von Mehdorn waren alarmierende Meldungen zu hören, aber diese hörte man auch schon von anderen Unternehmen.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Wolf, bitte kommen Sie zum Schluss!

Harald Wolf (LINKE): Ja, ich bin beim letzten Punkt. – Nichtsdestotrotz frage ich nach Ihrer Einschätzung: Was bedeutet das wirtschaftlich für Berlin? Was von dem, was an Drehkreuz- und Umsteigefunktionen geplant war, lässt sich in diesem gespaltenen Flughafensystem mit Tegel und Schönefeld realisieren und was nicht? Oder liegen dazu im Moment noch keine Erkenntnisse vor?

Vorsitzender Andreas Otto: Danke sehr! – Ich möchte Ihnen jetzt die Gelegenheit geben zu antworten, und danach machen wir noch eine zweite Runde der Abgeordneten. – Bitte, Herr Regierender Bürgermeister!

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Noch einmal zur Rolle des Aufsichtsrats und der Begleitung und Kontrolle der Geschäftsführung: Wir haben – neben den normalen Aufsichtsratssitzungen, vertreten auch durch die Referenten – regelmäßige Besprechungen gehabt und Sondergremien oder Arbeitsgruppen eingerichtet, wenn es erkennbare Probleme besonderer Art gegeben hat. Ich darf daran erinnern, dass wir uns beispielsweise zur gesamten Bahnanbindung über Monate bzw. Jahre hinaus mit der Bahn in intensivsten Debatten befanden, wo sich die Vertreter der Gesellschafter eingebracht und eingemischt haben, um Dinge voranzubringen. Es gab eine Task Force, insbesondere zu den Möglichkeiten der Genehmigungen und der Alternative Mensch-Maschine-Koppelung bezüglich der Entrauchungsanlage. Da waren auch Vertreter aus Brandenburg dabei. So etwas hat es immer wieder gegeben – auch direkte Gespräche mit Fluggesellschaften und anderen Bereichen. Das ist ein permanenter Prozess, der dort läuft.

Zu der Vertragsauflösung mit Herrn Dr. Körtgen bitte ich um Ihr Verständnis. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, seine Entpflichtung als Geschäftsführer vorzunehmen und einen Auflösungsvertrag zu erstellen. Dieser Vertrag ist noch nicht unterschrieben, weshalb ich um Nachsicht bitte, wenn ich Ihnen jetzt keine Details dazu sage. Wir werden das bei der Informationspflicht, die wir haben, in dem notwendigen Umfang nachholen. – Die anderen Fragen gingen an Herrn Schwarz und Herrn Korkhaus.

Dr. Rainer Schwarz (BBI): Ich versuche mal, der Reihenfolge nach vorzugehen. – Herr Friederici, Sie fragten – das zieht sich auch durch andere Fragekomplexe – nach dem Schulterchluss mit der Air Berlin. – Ich teile ausdrücklich die Analyse von Herrn Wolf: Die Tatsache, dass sich Air Berlin im Augenblick am meisten äußert, ist darauf zurückzuführen, dass sich Air Berlin in einem besonderen Maß am Flughafen BBI engagiert, und insofern haben wir das sehr ernst zu nehmen. Nach unserem bisherigen Erkenntnisstand ist – bis auf diese Tagesrandbemerkung, auf die ich abgestellt hatte, die aber nur Einzelflüge betrifft – das Flugprogramm der Air Berlin für den Sommer im Wesentlichen abfliegbar, aber die besondere Beobachtung liegt auf der Drehkreuzfunktion. Das heißt, die Air Berlin hat bereits vor drei Jahren begonnen, diese Drehkreuzfunktion aufzubauen, weshalb auch wir entsprechende Baumaßnahmen ergriffen haben. Auch wenn jetzt alle Flüge untergebracht werden können, heißt das nicht, dass die Air Berlin zu 100 Prozent befriedigt werden kann, weil sie versucht hat, unter der Zugrundelegung der Infrastruktur des neuen Flughafens wesentlich mehr Umsteigeverkehr zu generieren. Das heißt, auch bei bestehenden Verbindungen versuchte Air Berlin wesentlich mehr Verkehr beispielsweise auf ihre Langstrecken zu bringen, und das ist das, worauf wir uns im Augenblick konzentrieren: Auch wenn wir alle Flüge unterbringen, kriegen wir auch die Transferpassagiere in einem nötigen Umfang unter?

Einer besonderen Überprüfung bedarf der Winter. Dafür liegen im Augenblick logischerweise noch keine Flugpläne vor, denn dafür ist es viel zu früh. Herr Mehdorn weist aber – wie ich finde – zu Recht darauf hin, dass für die Winteroperation zusätzlich noch das Faktum der Entscheidung zu berücksichtigen ist, was an einem so engen Flughafen, wie wir ihn dann in Tegel haben werden, weitere Imponderabilien – was die Stabilität des Flugplans angeht – nach sich

ziehen wird. Ich bin da absolut mit Herrn Mehdorn einer Meinung, denn gerade aufgrund des Aufbaus der Drehkreuzstruktur ist die Air Berlin potenziell in einem anderen Maß gefährdet als die Flugesellschaften, die praktisch nur OND-Verkehre abwickeln.

Dann fragten Sie, welche baulichen Ergänzungen hinzukommen werden. – Nach unserem bisherigen Zeitplan – auch das deckt sich ein bisschen mit der Frage von Herrn Wolf – kommen in der Tat zwei Pavillons dazu. Herr Wolf! Diese Pavillons sind seinerzeit – ich glaube, damals waren Sie noch im Aufsichtsrat – nicht beantragt oder bewilligt worden, weil wir zusätzliche Check-in-Kapazitäten brauchen, sondern sie sind damals notwendig geworden, weil wir aufgrund von EU-Bestimmungen, die ab März nächsten Jahres in Kraft treten, größere Sicherheitslinien benötigen. Gleichwohl haben wir den Bau dieser Pavillons als Chance genutzt, um zusätzliche Check-in-Kapazitäten mit unterzubringen. Insofern: Wenn das fristgerecht in Betrieb geht, dann werden diese Kapazitäten sicherlich ausreichen. Die Zweifel, die wir bezüglich der Stabilität hatten, können damit sicherlich abgedeckt werden.

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Die Fertigstellung der Pavillons war immer erst für das nächste Jahr geplant, nämlich, Herr Korkhaus, für März 2013 – [Joachim Korkhaus (BBI): Ja!] –. Zur Eröffnung wollten wir den Rohbau fertig haben, was weitestgehend gelungen ist. – [Allgemeines Gelächter] – Da lachen wieder einige. Das ist so, wie wenn Kameras über den Flughafen gehen, die Rohbauwand der Pavillons filmen und es dann heißt: Der Flughafen konnte nicht eröffnet werden. Ja, nehmen Sie mal zur Kenntnis, das die Pavillons am 3. Juni 2012 erst im Rohbau fertig sein sollten und der Innenausbau bis zum Frühjahr nächsten Jahres gedauert hätte. Das war von Anfang an so geplant und hätte die Eröffnung nicht tangiert.

Dr. Rainer Schwarz (BBI): Ein weiterer Fragenkomplex von Ihnen, Herr Friederici, bezieht sich auf das Thema Probetrieb. Beim Probetrieb war es in der Tat so, dass wir Anfang April innerhalb des sogenannten ORAT-Barometers nur einen Stand von rund 50 Prozent hatten. Das war zum einen darauf zurückzuführen, dass bis dato überhaupt nur ein bisschen mehr als 50 oder 60 Prozent der Probetriebsdurchgänge stattgefunden haben. Es gab dann noch eine Folge von dem, was bis zum Mai stattfinden sollte. Zum anderen ist das darauf zurückzuführen, dass einige technische Anlagen nicht funktionierten. Zu diesen technischen Anlagen – das habe ich vorhin ausführlich ausgeführt, weshalb ich mich jetzt ein bisschen kürzer fasse – hatten wir allerdings Rückfallpositionen definiert, sodass wir jetzt aus dem Stand von Anfang Mai sagen müssen: Wenn die Brandschutzanlage funktioniert hätte, dann hätten wir den Flughafen in Betrieb genommen. – Das ist eine Frage, die sich noch weiter durchzieht.

Dann zur Ihrer Frage, welche Regressansprüche wir gegen die Firmen deutlich machen können. – Ja, das ist klar, und die sind auch schon nach der ersten Verschiebung zusammengestellt worden, aber man steht natürlich in der Abwägung, wann man diese Regressansprüche geltend macht, denn wir sind auf Partner angewiesen, mit denen wir diesen Bau fertigstellen wollen. Bei der Endabrechnung muss man dann natürlich genau hinschauen, was an Regress deutlich und was nicht deutlich gemacht wird.

Letztlich kann ich Ihnen zu Ihrer Frage, ob sichergestellt ist, dass alle Flüge hundertprozentig stattfinden können, im Augenblick noch kein absolutes Ja geben, denn man muss sich das so vorstellen: Das, was wir dort machen, ist ein Puzzlespiel. Im Augenblick sind wir beispiels-

weise mit der Germania in engen Diskussionen, ob diese ihr Flugprogramm von Tegel nach Schönefeld umlegt, weil sie am neuen Flughafen einen Wartungshangar hat, den sie jetzt schon in Betrieb nehmen könnte, sodass eine Umlegung auch operative Vorteile hätte und wir demzufolge in Tegel Freiräume schaffen würden. Im Augenblick haben wir uns darauf konzentriert, dass das zumindest für unsere drei großen Kunden – Lufthansa, Air Berlin und EasyJet – funktionieren sollte.

Herr Kreins, Sie stellten eine Reihe von technischen Fragen, die Herr Korkhaus gleich beantwortet wird. – Zu den Urlaubern, die keine Flüge bekommen, habe ich gerade Ausführungen gemacht.

Zu Ihrer Frage, was uns in gerichtlichen Auseinandersetzungen erwartet: Das kann ich im Augenblick noch nicht spezifizieren. Wir haben in unserem bisherigen Businessplan noch keine Vorsorge dafür getroffen.

Herr Moritz! Sie stellten ebenfalls eine Reihe von technischen Fragen, die ich Herrn Korkhaus zu beantworten bitte.

Herr Höfinghoff fragte, welche Puffer wir per Dezember im Businessplan hatten. – Diese Frage kann ich Ihnen jetzt aus dem Kopf nicht beantworten. Was ich Ihnen allerdings sagen kann, ist, dass alle Investitionen, die bisher budgetiert waren, noch innerhalb unserer Kreditlinie liegen.

Herr Wolf fragte nach den Controllingberichten und welche Aktivitäten wir unternommen haben, wenn uns beispielsweise in der Geschäftsführung berichtet wurde, es habe nur einen marginalen Fortschritt bei den Sicherheitssystemen gegeben. – Das ist genau das, was wir vorhin darzustellen versuchten: Es wurde eine Rückfallebene definiert. Das heißt, wir hatten die Vollautomatisierung verlassen und waren nun mit einem Antrag auf eine sogenannte Mensch-Maschine-Schnittstelle unterwegs, also auf eine Halbautomatisierung. Bei der Halbautomatisierung lautete die Aussage: Das kriegen wir hin!

Was die genaue Informationslage angeht – danach fragte Herr Moritz – und wie das eigentlich genau gewesen ist, möchte ich noch einmal spezifizieren: Ich habe am Freitag, dem 4. Mai von unseren technischen Fachleuten die Aussage bekommen: Wir bekommen es nicht mehr hin – auch nicht mit dieser Mensch-Maschinen-Schnittstelle. Ich habe dann das Wochenende gemeinsam mit den Experten genutzt, um zu überlegen, ob es zur Rückfallebene noch eine Rückfallebene gibt und Herrn Wowerit am Nachmittag des 6. Mai darüber informiert, dass wir das noch überprüfen und es sehr kritisch ist, dass wir das noch mit einer Rückfallebene zur Rückfallebene hinbekommen. Nachdem wir dann am Montag beim Bauordnungsamt waren und die Gespräche mit allen Projektbeteiligten und dem entscheidenden Ausspruch des Chefs der pg bbi – das hatte ich vorhin bereits ausgeführt – geführt hatten, haben wir am 7. Mai, also am Montagabend Herrn Wowerit und die anderen Spitzen der Gesellschafter informiert. – Es wiederholt sich jetzt einiges. Vielleicht geben wir Herrn Korkhaus noch die Chance, die technischen Fragen zu beantworten.

Joachim Korkhaus (BBI): Die mehrmals gestellte Frage lautete: War es wirklich nur die Brandmeldeanlage und die damit zusammenhängende Technik, die zu dieser Verschiebung geführt hat, oder gibt es noch andere Gründe, die damit vertuscht werden sollten? – Es war in

der Tat der Verbund dieser fünf Firmen, die zusammen funktionieren müssen, damit das Haus sicher entraucht und entflüchtet werden kann, denn alles andere wie der Rohbau, das Dach, die Fassade und der Ausbau sind fertig. Der Naturstein liegt drin und die Wandbekleidung ist befestigt, aber natürlich werden in manchen WCs noch Trennwände eingebaut und Reste fertiggestellt. Das, was den Termin gekippt hat, war die Feststellung, dass diese Sicherheitssysteme nicht bis zum 3. Juni ineinander funktionieren werden. Deswegen war mir dann vier Wochen vorher klar – ich stehe auch im engen Kontakt mit meinem Kollegen Deckert, der für den Aviation-Bereich zuständig ist –, dass wir uns in die Augen gucken und sagen müssen: Geht es oder geht es nicht? Denn wenn wir die Reißleine erst eine Woche vorher gezogen – man kann sich zum Schluss immer noch verschiedene B-Pläne ausdenken und überlegen, wie man das hinbekommt und noch einmal 1 000 Leute einstellen – oder erst drei Tage vorher gesagt hätten, dass das nicht geht, dann hätten wir wahrscheinlich eine Hauptstadt ohne Flughäfen gehabt, denn dann hätten schon so viele Rückbaumaßnahmen und Umzüge stattgefunden, dass das Chaos ganz groß gewesen wäre.

Die Frage, warum im Controllingbericht von Oktober bis März der Zuwachs dieser Sicherheitstechnik nur 3 Prozent war – folgende Erklärung: Wir berichten im Controllingbericht natürlich an unseren Bauzeitenplänen und an dem, was Vertragsoll ist und was eben auch im Bauantrag gefordert wird. Im Bauantrag ist eine funktionstüchtige Vollautomatik gefordert gewesen zum 3. Juni. Wir haben im Dezember letzten Jahres festgestellt, dass wir dort in den Bereichen Verzögerungen hatten. Deswegen haben wir uns auf den Plan B vorbereitet. Das war diese Mensch-Maschine-Schnittstelle. Nur: Der Antrag ist erst dann Anfang April gestellt worden. Die ersten Gespräche mit dem Bauordnungsamt waren schon im Februar. Wir mussten auch erst mal dort sondieren, inwieweit das genehmigungsfähig ist. Wir waren überzeugt, dass wir damit das Problem lösen können. Uns war auch klar, wenn wir am 3. Juni mit dieser Mensch-Maschine-Schnittstelle in Betrieb gegangen wären, dass wir noch bis Weihnachten dieses Jahres hinter den Kulissen in den Schalträumen die entsprechende Software hätten aufspielen müssen, um dann die Vollautomatik im IV. Quartal fertigzustellen.

Dann war noch die Frage, wer die Einschätzung vorgenommen hat für diese Mensch-Maschine-Schnittstelle. Wir werden von Anfang an bei allen Brandschutzkonzepten begleitet von dem Büro HHP. Auch das muss, wenn wir über unsere Fachleute so einen Antrag stellen und einreichen, eine Stellungnahme dazu abgeben. Das ist auch erfolgt. Aber, wie gesagt, der bauliche Fortschritt – – Vor allen Dingen ist es auch draußen auf der Baustelle so, dass immer wieder Zerstörungen vorkommen. Das heißt, Brandmeldekreise funktionieren, einer schlitzt eine schon verputzte Wand für irgendwelche nachzuzustellenden Steckdosen oder sonstige Leitungen wieder auf, macht einen drei Zentimeter tiefen Schlitz rein und zerstört wieder irgendwelche Brandmeldekabel. Sie wissen alle – oder die meisten zumindest –, dass Sie diese kleinen Kabel in der Brandmeldetechnik nicht muffen können. Etwas anderes ist es bei großen Kabeln, die einen Zentimeter oder drei, vier Zentimeter Durchmesser haben. Da kann das im zerschnittenen Fall gemacht werden. Aber bei solchen Kabeln nicht.

Was uns auch im Zuge des Baufortschritts im April und Anfang Mai zuletzt zurückgeworfen hat, ist diese alles umfassende Brandschutzmatrix. Sie müssen sich vorstellen – so wie ich vorhin gesagt habe –: Wir entrauchen Räume, Frischluft muss zugehen, Klappen müssen aufgehen. Aber es gehen auch durchaus Fenster auf, es gehen Türen auf, die vorher in der §-8-Linie Sicherheitstüren waren, die sich sonst nicht öffnen dürfen. Dieser Verbund bei den über 400 Brandszenarien, die in dem Gebäude erforderlich sind, war fehlerhaft. Es war auch so, dass vor zwei Wochen Siemens zu mir kam und sagte: Ich habe wieder 80 neue Pläne bekommen, weil die Brandschutzmatrix geändert wurde. Ich muss Schalträume wieder umändern, ich muss Schaltanlagen aufmachen und neu verkabeln. – Das hat jeweils dann zu Verzögerungen geführt, die zum Schluss eben nicht mehr den gewünschten Termin 3. Juni als realisierbar haben erscheinen lassen.

Eine Frage war noch, warum am 28. Februar der TÜV Rheinland festgestellt hat, dass auch von seiner Seite aus die Prüfprozeduren, die Wirkverbundtests nicht mehr durchzuführen waren. Natürlich war klar, so wie wir es uns im Dezember überlegt haben mit dieser Mensch-Maschine-Schnittstelle: Wir brauchen eine Prüfgrundlage für den TÜV. Die alte Prüfgrundlage war die Vollautomatik. Der TÜV hat darauf hingewiesen, dass bei dem derzeitigen Baufortschritt die Vollautomatik nicht mehr von ihm geprüft werden kann, sondern seine Prüfzyklen schon weit hinter dem 3. Juni gelegen hätten. Deswegen war ja unsere Grundlage: Wir brauchen die Genehmigung dieser Mensch-Maschine-Schnittstelle, sodass eben auch Einzelanlagen vom TÜV abgenommen werden können. Wir waren im Februar noch überzeugt, dass

wir damit den Termin in Absprache auch mit dem TÜV und durch die Verkürzung von Prüfzyklen das Ganze hätten noch darstellen können. – Ich denke, das war die Beantwortung der technischen Fragen.

Vorsitzender Andreas Otto: Dann geben wir jetzt wieder zurück an die Abgeordneten. Ich habe jetzt eine Redeliste, auf der Dr. Heide, Herr Buchholz, Herr Brauner, Herr Schäfer, Frau Matuschek und Herr Wolf stehen. Das ist überschaubar. Ich könnte die jetzt einfach alle drannehmen, jeder zwei Minuten? – Dann machen wir das so. Gibt es noch Weitere, die unbedingt möchten? – Es melden sich noch Herr Höfinghoff, Herr Mayer und Herr Gelbhaar. Dann schließen wir für diese Runde erst mal die Redeliste und sagen: Jeder zwei Minuten! – [Zuruf von Daniel Buchholz (SPD)] – Ich hatte gerade vorgeschlagen: Pro Mensch zwei Minuten. Wenn es zwei sind, sind es vier Minuten. Sie sagen jetzt fünf. – Herr Buchholz! Lassen Sie es uns mal so machen! Es haben sich ja maximal zwei pro Fraktion gemeldet, und wir geben allen zwei Minuten. Wenn sich irgendwo bloß einer gemeldet hat, dann eben vier. Als Erstes ist der Kollege Dr. Heide dran. – Sie haben zwei Minuten – bitte schön!

Dr. Manuel Heide (CDU): Herr Vorsitzender! Über das Thema Geschäftsordnung sollten wir vielleicht zu einem anderen Termin mal diskutieren. – Zwei Dinge in der Sache, einmal die Verantwortung Aufsichtsrat/Geschäftsführung. Meine Frage in diesem Zusammenhang noch einmal: Wann ist Ihnen erstmalig bekannt geworden, dass dieses nicht zu halten ist? Gab es vorher schon entsprechende Berichte darüber? Gab es im Aufsichtsrat auch Berichte? Insbesondere hinsichtlich der Geschäftsführung: Ist dieses Thema mit der Mensch-Maschine – wie Sie es so vornehmen formulieren – mit 700 Leuten eigentlich jemals abgesprochen worden auch in der Konkretheit mit den entsprechenden Planern und mit dem Amt? – Das Problem ist ja: Wir haben es ja öfter, dass bei großen, komplexen Vorhaben diese vollautomatische Brandschutzanlage wegen Staub und ähnlichen Dingen nicht funktioniert. Auch bei der O₂-World usw. wurde dieses erst manuell gemacht. Aber die Frage ist immer, in welchem Umfang da manuell entsprechend gehandelt werden muss.

Das Zweite schließt sich an: Es ist bei großen Bauvorhaben auch üblich, dass die Bauabnahme, auch die Abnahme der Brandschutzeinrichtungen in Etappen erfolgt, je nach Fertigstellung, dies auch deshalb, weil Sie – wie Sie eben erklärt haben – einen Teil der Einrichtungen im Dach haben und diese dann einer Abnahme nicht mehr zugänglich sind. Gab es dort vorher entsprechende Teilabnahmen? Konnte man die durchführen? Teilweise ist auch gesagt worden in der Presse, dass die Brandschutzklappen nicht typgeprüft worden sind, weil es sich da um eine neue Entwicklung handelt. Gab es daraus noch Schwierigkeiten? Gab es insbesondere entsprechende Berichte an den Aufsichtsrat, wenn es Dinge waren, die nicht so geklappt haben, wie sie sollten?

Zu der Veröffentlichung der Aufsichtsratsprotokolle: Herr Wolf! Sie wissen es selber aus Ihrer ehemaligen Tätigkeit. Da steht auch eine Vielzahl von vertraulichen Dingen drin wie Preisbildung, Preisverhandlungen, Kalkulation etc. Darum ist es aus gutem Grund so, dass sowohl über die Aufsichtsratsitzung Stillschweigen zu bewahren ist als auch entsprechende Protokolle nicht rauszugeben sind.

Ich habe dann noch eine weitere Frage zum Thema der Kostensteigerungen. Es wird hier eine Vielzahl von Kostensteigerungen aufgezählt und genannt. Vielleicht wäre es möglich, von Ihnen mal eine Liste zu bekommen, was echte Kostensteigerungen sind und was einfach dar-

auf zurückzuführen ist, dass wir hier einen erhöhten Bauaufwand betrieben haben, sei es durch die Pavillons, sei es durch zusätzliche Flugfinger, sei es durch die Unterflurbetankung. Auch das wäre aus meiner Sicht mal interessant, um hier die Maßstäbe ein bisschen zurechtzurücken, was ist zusätzliche Leistung und was sind zusätzliche Kosten aufgrund der ursprünglichen Leistungen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Dr. Heide! – Jetzt ist der Kollege Buchholz dran, und der wollte eine Fraktionsredezeit von vier Minuten in Anspruch nehmen. – Bitte schön!

Daniel Buchholz (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Herren! Zunächst einmal vielen Dank für Ihre bis hierhin schon sehr umfassenden Antworten. Ich muss aber trotzdem gestehen: Als Berliner und als Abgeordneter weiß ich immer noch nicht so recht, ob ich lachen oder weinen soll, wenn ich mir die Verschiebung anschau. – [Zuruf von der CDU: Weinen!] – Beides! Denn es ist natürlich der größtanzunehmende Defekt, den man sich vorstellen kann, dass man noch mal um neun Monate verschieben muss. Ich habe noch Ihre Einladungskarte, Herr Schwarz! Ich habe sie noch nicht vergessen. „Bald eröffnet der Flughafen Berlin-Brandenburg“. Auf der Titelseite stand kein Datum. Das war vielleicht ein Stück weit prophetisch. Ich hoffe sehr, dass Sie nicht den Geburtstag von Willy Brandt nehmen, der 100. wäre nämlich der am 18. Dezember 2013. Ich hoffe nicht, dass der bei Ihnen im Hinterkopf gelandet ist.

Ernsthaft: Fünf Fragen habe ich, zunächst einmal zur Betriebsgenehmigung: Herr Schwarz! Sie hatten angeführt, dass Sie für die Shopbetreiber im Flughafen einen 18-monatigen Übergang vereinbart haben. Dann erst können Regressforderungen gestellt werden. Stimmt es, dass die Flughafengesellschaft schon zum 3. Juni 2012 von der Betriebspflicht am Flughafen Tegel entlassen werden wollte und diesen Antrag bei der Verkehrsverwaltung gestellt hat? Das hätte ja erhebliche Konsequenzen gehabt, weil dann nämlich Betriebsgenehmigung und Betriebspflicht erloschen wären mit allen Konsequenzen, dass man nämlich keine Rückfallposition in Tegel gehabt hätte. Wie passt das zu dem, dass Sie sich bei den anderen Vertragsgeschichten entsprechend abgesichert haben?

Dann habe ich eine Frage an den Regierenden Bürgermeister Herrn Wowereit, was den Geschäftsführer Körtgen angeht. Auflösungsvertrag, haben Sie uns gesagt. Herr Körtgen ist ja Geschäftsführer, hat also demnach einen Geschäftsführungsvertrag. Das heißt, wir müssen uns mental darauf einrichten, dass – so ein Geschäftsführungsvertrag wird ja meistens für eine bestimmte Zahl von Monaten bzw. Jahren abgeschlossen mit einem Enddatum –, wenn man einen Auflösungsvertrag macht, dann mit einer Abfindung an Herrn Körtgen zu rechnen ist, auch wenn die jetzt monetär noch nicht zu beziffern ist. Sehe ich das richtig, oder ist das eine Falscheinschätzung?

Dann eine Frage zu den Mehrkosten an Herrn Schwarz. In den Zeitungen war wiederholt zu lesen, dass bei Offenlassen von Tegel pro Monat von 15 Millionen Euro Mehrkosten auszugehen ist – ohne Regressforderungen. Stimmt diese Größenordnung – wenn man sicherlich auch noch nicht alle Regressforderungen im positiven wie im negativen Sinne beziffern kann? Sehen Sie auch – die Frage an beide, Herrn Schwarz und Herrn Wowereit –, dass das für die Fluggesellschaften nachher eine gemischte Rechnung sein wird? Es ist schon von Herrn Wolf angesprochen worden, dass sicherlich Air Berlin die größeren Probleme auch in der Praxis

bekommen wird, weil sie das als Drehkreuz nutzen wollten. Aber werden dadurch, dass durch den Nichtumzug jetzt auch Landegebühren gespart werden – denn die sind ja beim neuen Flughafen Willy Brandt ganz anders gestaffelt, das hatten wir auch gefordert, nämlich nach Lärmzahl, nach Umweltkriterien gestaffelte Landegebühren, die auch in der Summe deutlich höher wären –, die Fluggesellschaften nicht auch ein Stück weit entlastet, sodass wir die Gesamtrechnung dann noch alle zusammen aufmachen müssen?

Vierte Frage: Was die Regressforderungen angeht, inwieweit ist die Flughafengesellschaft schon dabei, die Generalplaner und Architekten, aber auch, von Herrn Korkhaus wurden die fünf Firmen bei der Brand- und Entrauchungsanlage angesprochen worden, um dort auch auf vertraglicher Grundlage letztendlich Schadensersatz zu verlangen? Wie weit sind Sie da mit der Prüfung? Wer macht das auch intern? Die Projektgesellschaft BBI – da muss man mehr als ein Fragezeichen machen, weil die an einigen Stellen tatsächlich versagt hat, wenn sie immer gesagt hat: Das schaffen wir noch rechtzeitig.

Schließlich meine abschließende Frage an den Regierenden Bürgermeister zum Nachtflugverbot Tegel. In den Bezirken Spandau, Reinickendorf, Pankow fragen natürlich viele auch besorgt: Wie ist es mit der Offenhaltung, und wird es dann nachts eine generelle Freistellung geben? – Können Sie das bitte noch mal klarstellen? Wird es eine generelle Ausnahmegenehmigung geben, und wenn es eine einzelne gibt, nach welchen Kriterien wird die erfolgen, damit nur nach wirklich nachgewiesenem Bedarf dann auch in den Nachtrandzeiten Flüge erfolgen werden? – Vielen Dank!

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

Matthias Brauner (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch ich habe ein paar Detailfragen, die sich mit dem Thema Bau beschäftigen. Wir haben jetzt sehr viel über die Entrauchungsanlage gehört. Mich würde jetzt interessieren: Wie ist der Fertigstellungsgrad der anderen Gewerke? Herr Korkhaus hat es vorhin so ein bisschen angerissen. Mir wäre aber daran gelegen zu hören, wie sich der andere Bereich darstellt und wie es sich dort mit den entsprechenden Fertigstellungsgraden und Terminplänen verhält.

Der andere Bereich – in Ergänzung zu dem, was der Kollege Buchholz gefragt hat –, die 15 Millionen Euro, die durch die Presse geistern: Wie gliedert sich das auf? Was davon sind echte Kosten, und was davon sind Einnahmeausfälle, z. B. aus der veränderten Gebührenstruktur bei den Start- und Landeentgelten, die genommen werden?

Mich würde noch interessieren – weil das bisher so noch nicht angeklungen ist –: Wie wurde jetzt der neue Termin mit den Fluggesellschaften, insbesondere mit den großen Fluggesellschaften, abgestimmt? Wie ergab sich in Bezug auf die Terminfindung auch die Kommunikation mit den Fluggesellschaften? Daran schließt sich meine weitere Frage an –, weil das bisher so exakt noch nicht dargelegt wurde –: Wie kommt jetzt eigentlich der neue Termin zustande? Sie haben da teilweise Anmerkungen gemacht. Mich würde noch mal interessieren: Wie ist die Kette? Wie verhält sich das im Zusammenhang mit der Prüfung und der Beauftragung in Bezug auf die Brandschutzanlage? – Ich denke, das sind noch Punkte, die sich sicherlich hieraus ergeben.

Der letzte Punkt stammt aus Ihren Ausführungen, Herr Korkhaus! Sie sagten, die Brandschutzmatrix habe sich laufend verändert. Ich konnte Ihren Ausführungen nicht genau entnehmen, was die Gründe für die veränderte Brandschutzmatrix waren. Waren das Auftragnehmer, waren das zukünftige Dienstleister? Ansonsten muss es ja eine Grundlage gegeben haben, warum es durch externe Einflüsse zustande gekommen ist an der Stelle. Wurde irgendwann mal – das kam ja auch noch in der öffentlichen Diskussion – ein Planungsschnitt gezogen, damit Sie am Ende auch eine fertige Planungsgrundlage haben? Welche Rolle spielte der Generalplaner an der Stelle, um dies entsprechend sicherzustellen? – Ich hoffe, ich bin in meinen zwei Minuten geblieben!

Vorsitzender Andreas Otto: Super! Danke schön, Herr Kollege Brauner! – Der Kollege Schäfer ist jetzt dran mit zwei Minuten.

Michael Schäfer (GRÜNE): Mit vier!

Vorsitzender Andreas Otto: Mit vier! Gut, dann gibt es nur eine Wortmeldung von der Fraktion. Alles klar!

Michael Schäfer (GRÜNE): Herr Wowereit! Sie haben heute mit Blick auf den 17. März gesagt: Es bedarf jetzt einer hohen Konzentration, um diesen Termin hinzukriegen. – Das kam uns bekannt vor. Wir haben ein bisschen recherchiert: Am 16. Juni 2010 haben Sie im Hauptausschuss bei der ersten Verschiebung gesagt, es bedürfe jetzt hoher Konzentration und Wachsamkeit, um den neuen Termin am 3. Juni umzusetzen. Jetzt ist natürlich die Kernfrage: Wie haben Sie Ihren selbstformulierten Anspruch erhöhter Wachsamkeit umgesetzt? Da möchten wir von Ihnen doch noch mal die Antwort auf die Frage: Haben Sie sich als Aufsichtsratschef ausschließlich über die Berichte der Geschäftsführung informiert? Oder in welchem Umfang haben Sie sich noch eigene Informationen darüber hinaus beschafft? Sie haben ja den schönen Vergleich zum Parlament gezogen. Wir würden uns die Unzulänglichkeiten der Exekutive auch nicht zu eigen machen. Was ich Ihnen allerdings versichern kann: Wir verlassen uns auch nicht auf Ihre Berichte, wenn wir über den Zustand der Stadt informiert sein wollen.

Die zweite Frage ist: Habe ich es richtig verstanden, Sie wussten im Aufsichtsrat von dem Plan, mit 700 Leuten den Brandschutz manuell sicherzustellen? – [Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Nicht nur Brandschutz! Aber 700 Leute haben wir beschlossen!] – Das haben Sie beschlossen. Kam Ihnen das nicht komisch vor, dass bei einem Flughafen mit erhöhten Sicherheitsanforderungen – die er ja hat – Brandschutz zum großen Teil manuell sichergestellt werden soll? Kam Ihnen das nicht so komisch vor, dass Sie sich da informiert haben, ob das entsprechende Amt in Dahme-Spree das auch so sieht?

Eine weitere Frage: Sie haben sich gestern dafür gerühmt, dass Sie die Aufgabe Umsetzung und Controlling nicht mehr in einer Gesellschaft versammeln, sondern beide Aufgaben trennen, dass nicht mehr die Umsetzungsgesellschaft sich selber kontrolliert. Da frage ich mich: Warum haben Sie überhaupt zugestimmt – das wird ja der Aufsichtsrat beschlossen haben –, dass hier eine Gesellschaft gleichzeitig umsetzt und das Controlling macht? Wäre nicht der Aufbau eines eigenen Controllings früher nötig gewesen? Warum haben Sie das nicht früher umgesetzt?

Und dann möchte ich noch mal eine ganz klare Aussage von Ihnen: Stimmt das, was so zwischen den Zeilen durchscheint: Vor dem 7. Mai 2012 hatten Sie als Aufsichtsratschef keine Anzeichen dafür, dass der Eröffnungstermin am 3. Juni gefährdet ist, obwohl die Probleme so groß waren, dass jetzt um fast ein Jahr verschoben werden muss? Stimmt diese Aussage?

An Herr Schwarz eine ganz kleine Frage: Wenn Sie – wie Sie hier gesagt haben – am 4. Mai der Überzeugung waren, dass das wohl nichts mehr wird mit dem Brandschutz, dass man es noch mal versucht, warum haben Sie dann am 7. Mai bei der Eröffnung des Hangars von Air Berlin noch öffentlich gesagt, der Termin würde gehalten? Die zweite Frage an Sie: Gab es beim Brandschutz einen Firmenwechsel in den letzten Monaten, und wenn ja, wann?

Vorsitzender Andreas Otto: Danke schön, Herr Schäfer! – Jetzt haben sich Frau Matuschek und Herr Wolf gemeldet mit zusammen vier Minuten. – Bitte schön!

Jutta Matuschek (LINKE): Vielen Dank! – Sicherlich wäre eine Inbetriebnahme am 3. Juni und eine notwendige Schließung nach wenigen Stunden die größere Katastrophe gewesen. Insofern: Reißleine ziehen – ja! Aber ich habe noch ein paar Fragen bezüglich des Schadens, den der Wirtschaftsstandort erleidet. – Herr Wowereit! Sehen Sie schon mögliche Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung Berlins, weil der Flughafen ja ein Wirtschaftsfaktor an sich ist und sein soll? Berlin-Brandenburg hat sich als Region für die Luft- und Raumfahrtindustrie spezialisiert, es sind gewisse Investitionen anberaumt worden, die mit der Inbetriebnahme des Flughafens in Verbindung stehen. Sehen Sie in diesem Bereich zum gegenwärtigen Zeitpunkt schon konkrete Folgen?

Zweite Frage, zu diesem Mensch-Maschine-System: Wenn nach Ihren Worten rechtzeitig diese Rückfalloption in Erwägung gezogen wurde, wie wollten Sie dann aber gerade unter den erhöhten Sicherheitsanforderungen diese 700 Leute, die dort nötig sind, unterkriegen? Sicherheitsüberprüfungen, Sicherheitsanforderungen an die Personen, Qualifizierungsanforderungen usw. – wie sollte so was praktisch realisiert werden in so einem kurzen Zeitraum? Gab es überhaupt schon Sicherheitsanforderungen für die 700 Leute? Gab es Einstellungsverfahren usw.? Das würde mich schon interessieren, und zwar in dem Zusammenhang auch bezüglich des Zeitplans, denn auch dafür mussten dann ja bestimmte Zeitpuffer in Erwägung gezogen werden.

Nächste Frage, Check-in: Wir reden über die Check-in-Positionen seit mehreren Jahren, darüber, dass die nicht ausreichen angesichts der erfreulichen Fluggastentwicklung in Berlin. Jetzt hatten Sie, Herr Schwarz, diese Zeltlösung in Erwägung gezogen. Jetzt frage ich Sie: Hätten Sie die Zelte in Betrieb genommen am 3. Juni? Wie wäre dann die Abwicklung der Fluggäste erfolgt? Wären die von den Zelten in das Hauptterminal und dann zu den Abflugpositionen gelaufen? Oder was wäre tatsächlich passiert? Ich stelle diese Frage nicht um des Kaisers Bart, sondern ich vermute, mit der richtigen Konzentration auf den 3. Juni sind allerdings auch etwas im Nachhinein leicht als lax zu bezeichnende – das will ich Ihnen nicht unterstellen – Herangehensweisen favorisiert worden, die nicht als zweite, sondern vielleicht als dritte Lösung vor allen Dingen mit sehr viel größeren Schnittstellenproblemen, menschlichen Problemen verbunden gewesen wären.

Vorsitzender Andreas Otto: Sie sortieren selber die Redezeit? Eine Minute ist noch übrig für Die Linke.

Harald Wolf (LINKE): Ich kann es relativ kurz machen. Nach dem, was jetzt vorgetragen worden ist, hört sich das an, als ob wir es mit einer schicksalhaften Verkettung unglücklicher Umstände zu tun haben. Gleichzeitig ist es aber so, dass ein Mitglied der Geschäftsführung gehen musste und das Verhältnis mit PG BBI geändert wurde. Das heißt, meine Frage ist einfach: Woran lag es denn? Was ist falsch gelaufen? An welcher Stelle hätte was anders geschehen müssen? Wer hätte wann anderes berichten müssen? – Das ist doch die Frage, sonst können wir nur feststellen: Es ist dumm gelaufen. Wir sind uns sicherlich alle einig, dass es richtig dumm gelaufen ist, aber ob das die Konsequenz sein kann? Ich denke auch, dass sich der Aufsichtsrat mit der Frage: Woran hing es denn nun? – auch am letzten Mittwoch intensiv befasst hat, und ich würde gern noch etwas mehr dazu hören, wie der Erkenntnisstand ist. Vielleicht ist er ja auch noch nicht abgeschlossen.

Vorsitzender Andreas Otto: Kommen Sie zum Schluss, bitte?

Harald Wolf (LINKE): Letzter Punkt, die Frage: Wenn jetzt das Verhältnis mit PG BBI beendet worden ist, wie wird die Aufgabe, die PG BBI bisher übernommen hat, umgesetzt? Ist diese Umsteuerung wirklich machbar und sinnvoll zum jetzigen Zeitpunkt?

Vorsitzender Andreas Otto: Ich stelle mal jetzt ab, sonst kommen wir hier in eine Diskussion, ob einer zu lange geredet hat. Entschuldigung, Herr Wolf! – Dann sind jetzt die Piraten noch dran. Herr Höfinghoff und Herr Mayer hatten sich gemeldet.

Oliver Höfinghoff (PIRATEN): Ich mache es auch ganz kurz. Danke noch mal an die Kollegen Buchholz und Brauner, dass sie auf unsere unbeantworteten Fragen, die wir eingereicht hatten, hingewiesen haben! Ich bin auch sehr gespannt auf die von Herrn Wolf geforderten Controllingberichte und vor allem darauf, was alles am 3. Juni hätte fertig sein sollen und was alles nicht hätte fertig sein sollen. Des Weiteren bin ich auch sehr interessiert an der Beantwortung der Frage – Entschuldigung, falls mir das eben durchgegangen sein sollte –: Bis wann genau soll die Entrauchungsanlage fertig sein? Den Termin habe ich irgendwie nicht mitbekommen.

Zu den Schallschutzmaßnahmen würde mich ebenfalls interessieren: Sind die bis März 2013 alle umgesetzt, werden die dann alle eingebaut sein, sodass die Leute auch einen ruhigen Schlaf bekommen? Oder ist da auch noch alles offen? – Ich übergebe an Herrn Mayer.

Pavel Mayer (PIRATEN): Eine Frage an Herrn Wowerit und Herrn Schwarz gemeinsam, was die Vertragsauflösung mit Herrn Körtgen und mit der Objektüberwachung angeht, inwieweit dort sachliche Erwägungen eine Rolle gespielt haben, inwieweit dort politische Erwägungen eine Rolle gespielt haben oder ob die Vertrauenssituation gestört ist – insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich jetzt neue Leute einarbeiten müssen und das vielleicht nicht unbedingt beschleunigend wirkt.

Dann eine Nachfrage, ob ich die Antworten von Herrn Korkhaus richtig verstanden habe: Nach Einschätzung von HHP – so habe ich das verstanden – war der Handbetrieb der Brand- schutzanlage genehmigungsfähig, und die Einschätzung hat sich auch als richtig erwiesen, oder Sie sind der Meinung, dass das auch grundsätzlich genehmigungsfähig ist. So habe ich Ihre Antworten verstanden. Da würde ich gern noch mal eine Bestätigung haben.

Ich wiederhole meine dritte Frage: Inwieweit sind jetzt bei der Umsetzung des Konzepts Planungsfehler oder Umsetzungsfehler offenbar geworden? Konkret noch mal die Frage: Wie viel Prozent, erwarten Sie, müssen noch angefasst oder umgebaut werden? Muss jetzt die halbe Brandschutzanlage wieder raus und neu geplant werden, oder ist noch ein bisschen Justage notwendig, oder reicht das aus?

Dann würde mich noch interessieren, ob als Rückfallposition – es kann ja immer wieder was schiefgehen – die Mensch-Maschine-Kopplung für März auch noch im Hinterkopf ist. Ich weiß, ich habe verstanden, dass sie nicht geplant ist, aber ich möchte wissen, ob sie als Rückfallposition noch in Betracht gezogen wird. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke, Herr Mayer! – Damit hat sich unsere Redeliste erschöpft, und wir würden Herrn Wowereit und Herrn Prof. Schwarz noch mal das Wort geben. – Bitte schön!

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Schönen Dank! – Zur Systematik: Es sind hier sehr viele Fragen gestellt worden. Öfter kommt der Hinweis bis hin zu extremen Positionen, der Großteil der Fragen sei nicht beantwortet worden. Wenn dieser Vorwurf im Raum steht, dann würde ich darum bitten, dass wir zum Abschluss durchgehen, ob jede einzelne Frage beantwortet ist oder nicht. Ob sie dann hinreichend beantwortet ist, ist eine andere Frage. Jeder interpretiert auch Antworten anders. Aber ich möchte auch nicht den Vorwurf am Ende der Sitzung hören, hier sind 80 Fragen gestellt worden, und dann geht jemand raus und sagt, 60 davon sind nicht beantwortet worden. Diesen Hinweis will ich nur geben.

Herr Buchholz hat die Frage Abfindung oder Vertragsgestaltung Körtgen angesprochen. Es ist klar: Ein Geschäftsführer hat einen Vertrag, der auf eine bestimmte Zeit geschlossen ist. Hier wäre die reguläre Zeit abgelaufen im August des nächsten Jahres. Daraus ergeben sich, wenn man dieses Vertragsverhältnis auflösen will – oder in dem Fall die Abberufung oder Entpflichtung von der Geschäftsführertätigkeit –, natürlich Vertragspflichten, die jeder zu erfüllen hat – sowohl Herr Körtgen als auch wir. Das Besondere ist noch, dass Herr Körtgen vorher unbefristet bei der Flughafengesellschaft tätig war und nach Beendigung von der Vertragslage her in sein altes Verhältnis zurückfällt. Dafür jetzt eine Lösung zu finden, die das Beenden der Tätigkeiten hervorruft, hat der Aufsichtsrat beschlossen. Das heißt, die Entbindung ist erfolgt, und wir sind dabei, die anderen Punkte zu klären. Das wird selbstverständlich, weil es keine außerordentliche Kündigung gegeben hat, mit einer einvernehmlichen Lösung zu erfolgen haben, die dann auch noch Übergangszahlungen hervorruft. Das ist so. Aber da bitte ich wirklich, weil der Vertrag noch nicht abgeschlossen ist, um Verständnis, dass ich das hier nicht sagen kann.

Zum Nachtflugverbot in Tegel: Die Flughafengesellschaft beabsichtigt nicht, aktiv zu werden, um generelle Veränderungen der Randzeitensituation in Tegel zu beantragen. Die Airlines haben die Möglichkeit, Einzelanträge zu stellen bei der entsprechenden Genehmigungsbehörde. Das wird entweder schon erfolgt sein oder noch erfolgen. Die müssen dann im Einzelfall bearbeitet und entweder genehmigt oder abgelehnt werden. Ich glaube, das ist auch das richtige Verfahren. Das bedeutet natürlich – die Aufgabe hat Herr Dr. Schwarz schon dargestellt –, dass vom Ablauf der Prozesse her in Tegel gesucht wird, wie das optimiert werden kann und wie man das in Zusammenarbeit mit der Fluggesellschaft regeln kann. Insofern brauchen –

ich glaube, das kann man zu Recht sagen – die Berlinerinnen und Berliner im Norden nicht zu befürchten, dass da jetzt eine riesige Ausdehnung in den Randzeiten stattfindet.

Der Termin, die Abstimmung mit den Airlines: Wir haben extra im Aufsichtsrat auch noch mal die wesentlichen Airlines gebeten, also Lufthansa, Air Berlin und auch Easy Jet, die auch hochkarätig vertreten waren, die Situation zu schildern.

Da war unisono, dass eine erneute Umstellung vor dem Winterflugplan nicht gewünscht ist. Daraus ergeben sich dann, wenn man bis Ende Oktober nicht fertig wird, die Termine. Das habe ich am Anfang geschildert. Ich glaube nicht, und da bin ich ganz sicher, dass die Fluggesellschaften im Januar oder Februar hätten fliegen wollen – mit dem Umzug. Das geht dann nicht, und dementsprechend ergab sich fast automatisch der Termin in Zusammenhang mit den Abläufen über die Notwendigkeiten der baulichen Herstellung. Das ist, glaube ich, auch nicht der Dissens. Das, was jetzt von Air Berlin artikuliert wird, ist natürlich eine tiefe Enttäuschung. Das ist auch richtig. Wir haben – Herr Dr. Schwarz – und vor der Entscheidung habe ich mit Herrn Mehdorn auch gesprochen. Da ist selbstverständlich viel Engagement vorher da gewesen und bleibt auch, da sind wir uns sicher. Aber es ist auch eine Enttäuschung dabei. Das ist einfach so und kann man auch, glaube ich, nachvollziehen.

Trotzdem haben wir bei allen drei Airlines den Eindruck, dass sie diese Herausforderung offensiv annehmen und nach wie vor zu diesem Projekt stehen, auch mit ihrem Engagement. Das hat der Vertreter der Lufthansa im Aufsichtsrat ausdrücklich betont, dass die Lufthansa auch nach dieser nicht erfreulichen Entscheidung der Verschiebung des Termins ihr zusätzliches Engagement nicht bereut und willens ist, es durchzuführen und zum Erfolg zu führen. Ich glaube, darauf kann man sich verlassen.

Zu Herrn Behrendt: Ja, der Aufsichtsrat, das sind ja diese Beschleunigungsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen und Rückfallpositionen, die am 20. April beschlossen worden sind, in einer Größenordnung von 13 Millionen Euro und mit bis zu 700 zusätzlichen Kräften. Herr Schwarz wird Ihnen gleich sagen, wie die dann praktisch zum Einsatz hätten kommen können und ob man die Sicherheitsüberprüfung usw. und so fort macht. Na klar, wenn da so eine Zahl genannt wird, ist es nicht nur so, dass man sagt: Ist ja alles ganz normal. – Es ist auch nicht alles für den Bereich der Brandschutzanlage. Das ist eine Kombination von verschiedenen Dingen, die Herr Korkhaus auch schon geschildert hat, wie das miteinander in Verbindung steht. Das hat den Aufsichtsrat nicht erfreut, das ist auch klar, weil zusätzliche Kosten damit verbunden sind, aber das ist dann auch Teil des Planes B, der hier sicherstellen sollte, den 3. Juni zu erreichen.

Wir verlassen uns nicht nur auf die Darstellungen der Geschäftsführung im Aufsichtsrat. Sie müssen sehen, mit der Entscheidung, nicht jetzt einen Generalübernehmer für das Terminal zu nehmen, war selbstverständlich auch klar, dass die Schnittstellenkoordination und insgesamt die Abläufe und Überwachung mit entscheidende Punkte sind, wie insgesamt die Flughafengesellschaft sehr viel Geld ausgegeben hat, um eine Qualitätskontrolle durchzuführen. Ich darf daran erinnern, allein die Frage, ist der richtige Beton aufgebracht worden bei den Start- und Landbahnen, das sind riesige Probleme, die Sie anschließend haben. Es hat eine ganz scharfe Qualitätskontrolle auch von Externen gegeben, die immer wieder diese Prozesse begleitet haben, weil selbstverständlich klar ist, bei einem solchen riesigen Projekt muss eine ganz starke, und zwar zeitnahe, an der Vollbringung der Gewerke vor Ort stattfindende Kontrolle sein.

Darüber hinaus haben wir in der Konstruktion natürlich auch die Projektsteuerung insgesamt. Das sind hochqualifizierte Büros, die das mit sehr vielen Personen machen. Ich glaube, in der Spitzenzeit hat der Herr Manninger 80 Leute beschäftigt, der auch den Controllingbericht dann mit der Geschäftsführung erstellt. Das sind ja nicht direkt Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, sondern gerade für diesen Zweck angestellte Büros, die diese Projektsteuerung

wahrnehmen und dieses Controlling vorzubereiten haben, auch für den Aufsichtsrat. Die wesentliche Arbeit findet sich dann in den Controllingberichten und in Zusatzaufträgen wieder.

Darüber hinaus ist im Rahmen der Geschäftsführung ein Berater beschäftigt worden, der seinerseits wiederum in die einzelnen Bereiche hineinging und der Geschäftsführung berichtet hat. Ich glaube, dass wir hier eine sehr starke Struktur eingebaut haben. Sie wissen, dass wir Transparency bei den Vergabeverfahren voll beschäftigt hatten, auch hauptamtlich am Flughafen, um vom Aufsichtsrat einen externen Kontrolleur zu haben: Geht bei den Vergaben alles richtig? Oder, was da erkennbar ist, sind die Prozesse richtig? Sie sehen, dass wir mit diesem Großverfahren – ich glaube, es hat eine Rüge gegeben –, aber im Prinzip durch diese Jahre hier sehr sicher durchgekommen sind, was die Vergaben angeht und nicht dadurch Verzögerungen entstanden sind. Ich glaube, dass wir da gut beraten waren, es zu tun. Wir haben versucht, auch von der Konstruktion her das in Einklang zu bringen.

Ob die Kombination Generalplanung und Objektüberwachung eine glückliche Konstellation war, ist eine Frage, die im Aufsichtsrat diskutiert worden ist. Uns ist dargestellt worden, dass vergaberechtlich ein Ausschluss bei der Bewerbung um die Objektüberwachung durch die Generalplanung nicht rechtlich so zulässig war. So ist es dargestellt worden. Ich gebe aber zu, dass auch bei etlichen Aufsichtsratsmitgliedern die Fragestellungen gemacht worden sind, ob diese Konstellation die richtige ist. Das bezog sich jetzt auf die Frage des Selbstcontrollings, dass derjenige, der die Generalplanung macht, auch für die Objektüberwachung zuständig ist. Da gibt es sicherlich unterschiedliche Positionen, dass man auch umgekehrt sagen kann: Ja, das ist gut, dass das so ist. Und andere sagen: Es wäre vielleicht besser, es zu trennen. – [Zuruf: Was war denn damals Ihre Position?] – Meine Position war damals bei der Ausschreibung so, dass hier, wie gesagt – – Ich kann jetzt nicht mehr genau sagen, wie weit das problematisiert worden ist, aber auf jeden Fall war es jetzt in der Aufsichtsratssitzung noch mal ein Thema, ob das eine gute Kombination war. Und, wie gesagt, da ist uns mitgeteilt worden, dass die Geschäftsführung damals gar keine Alternative dazu hatte, weil man nicht ausschließen konnte. Die Bewerbungen und der Zuschlag sind nach den Vergabekriterien dann so erfolgt, wie er erfolgt war.

Der größte Punkt in diesem Gesamtkonstrukt war von Anfang an die TGA-Planung. Das war von Anfang an mit dem Konkurs, das war neben den Sicherheitsfragen der Punkt, der schon damals eine Rolle gespielt hat. Ich weiß nicht, ob das so typisch ist für Bauten, aber das ist jedenfalls eine Schwachstelle, und das hat sich leider auch so durchgezogen.

Noch mal – das ist dreimal schon beantwortet worden, wird aber immer wieder nachgefragt, wir sagen Ihnen nichts, um uns irgendwo freizuzeichnen oder sonst was –: Herr Dr. Schwarz hat mich am 7. Mai abends darüber informiert, dass der Eröffnungstermin nicht mehr zu halten ist. Er hat mich am Sonntag, das hat er auch von selbst gesagt, informiert, dass man zusammensitzt, aber auch noch den Montag nutzt, um noch Alternativen zu suchen. Ich habe mich angeboten, notfalls bei den Big Bossen der einzelnen beteiligten Firmen anzurufen, ob die noch mehr Manpower schicken können. Am Montag Abend kam dann das endgültige Aus. Das waren die Abläufe. Ich bitte, das so zur Kenntnis zu nehmen. Vorher haben wir – – ich das nicht gewusst und der Aufsichtsrat insgesamt auch nicht. So auch die Darstellung, die wir in der Überprüfung am Mittwoch in den entsprechenden Gremien noch mal hatten.

Frau Matuschek! Sie haben zu Recht darauf hingewiesen, dass ein Imageschaden entstanden ist, aber vielleicht nicht nur ein Imageschaden, sondern auch ein materieller Schaden für den Wirtschaftsstandort. Das ist natürlich jetzt schwer zu beziffern. Auch ein Imageschaden ist schwer zu beziffern. Natürlich sind das keine guten Nachrichten. Sie können sich vorstellen, dass die drei Gesellschafter, das ist ja nicht nur Berlin, es ist das Land Brandenburg und auch der Bund, erstens alles unternommen haben, um diesen neuen Flughafen erfolgreich zu gestalten, und selbstverständlich kein Interesse daran hatten, hier diesen Imageschaden irgendwie zu befördern oder sonst was, sondern im Gegenteil alles dafür getan haben, daran zu arbeiten, dass das eine Erfolgsgeschichte wird. Nochmals: Ich würde immer noch behaupten, obwohl da dann einige gleich wieder lächeln werden, die Bürgerinnen und Bürger konnten sich an den Tagen der offenen Tür selber noch mal anschauen, was das für ein großartiges Projekt ist. Ich glaube, da gab es schon eine richtige Affinität und auch die Feststellung, dass vieles noch zu machen ist, aber das wird ein wunderbarer Flughafen werden.

Selbstverständlich haben sich auch einige aus dem Wirtschaftsbereich darauf verlassen, dass der Termin am 3. Juni sein wird. Die Beispiele werden immer wieder im Fernsehen oder sonst wo gezeigt. Also einer, der eine pfiffige Idee hatte und einen Shuttle-Service machen wollte, Parkplatz mit Shuttle-Service, hat Parkflächen angemietet und sie dort arrondiert und Container hingestellt und wird ein paar Autos schon mal angemietet haben. Ja, der Mann ist enttäuscht. Selbstverständlich hat er gedacht, dass er sein Geschäft dort am 3. Juni aufmachen und zum Erfolg führen kann. So gibt es andere. Wir haben den Vertreter von Askania im RBB in der „Abendschau“ gesehen, der gesagt hat: Wir wollten in Schönefeld neu zwei Shops neu aufmachen. Kann ich leider nicht. Schade, für mein Produkt hätte ich mich gefreut. – So gibt es natürlich eine Reihe von Leuten, die sich darüber total ärgern, dass das nicht klappt, und vielleicht auch einen materiellen Schaden haben. Das werden wir eruieren und sehen müssen, wie wir einen Beitrag dazu leisten können, den Schaden zu minimieren. Deshalb muss auf jeden Fall eine Härtefallregelung kommen. Das ist der Geschäftsführung auch gesagt worden. Bei einigen größeren Unternehmen, wenn die ein paar Leute eingestellt haben, können sie sie in anderen Bereichen unterbringen. Das wird nicht die große Kalamität sein, aber auch die sind natürlich enttäuscht.

Es gibt aber auf der anderen Seite natürlich auch etliche, die mit der neuen Situation leben können, um das mal vorsichtig auszudrücken. Über die Gebührensache der Airlines und andere Dinge bis hin, dass einige Geschäftsleute sagen: Es ist schön, weiter von Tegel zu fliegen. – Es gibt die Bandbreite der Meinungen dazu, der Befindlichkeit und der Betroffenheit, aber insgesamt selbstverständlich, es wäre fatal, wenn man sagt, das ist eine grandiose Leistung und hat dem Image und dem Wirtschaftsstandort gedient. Das hat es sicherlich nicht. Wie weit der Schaden nachhaltig ist, das hoffe ich nicht. Wir werden alles dafür tun, dass das auch nicht so ist.

Herr Wolf kennt durch die Tätigkeit im Aufsichtsrat die Berichtsausancen in diesem Aufsichtsrat. Sie kennen den umfangreichen Controllingbericht. Der ist sehr detailliert, auch mit dieser Ampelgestaltung, und es gibt daneben noch interne Mechanismen, die dann in diesen Controllingbericht eingepflegt werden. Die Grundfrage, die wir auch diskutiert haben, weil der Controllingbericht natürlich im März höchstwahrscheinlich verfasst worden ist, ist, ob am 20. April nicht hätten uns noch Zusatzinformationen gegeben werden müssen. Wir haben die Sache erörtert. Wir haben im Dezember noch mal von den Rauchklappen erfahren, die noch nicht genehmigt, aber schon mal eingebaut waren. Da ist im Protokoll auch nachzulesen, dass

ich da auch kritisch nachgefragt habe, wie das überhaupt passieren kann usw. Es hat diese Debatten alle gegeben. Sie können sicher sein, und Sie kennen das, auch die anderen Gesellschafter mit ihren Vertretern und auch die Arbeitnehmervertreter selbstverständlich sind kritische Begleiter der Geschäftsführung. Sie können davon ausgehen, dass das der Geschäftsführung nicht immer nur Spaß gemacht hat, sich den Kontrollgremien zu stellen.

Vorsitzender Andreas Otto: Ich muss Sie mal ganz kurz unterbrechen. Wir sind schon ein bisschen über die Zeit. Hier war anfangs die Bitte, dass wir um 12 Uhr Schluss machen. Geben wir noch ein bisschen zu? – Okay! Wir haben das Einverständnis, dass wir noch ein paar Minuten dazugeben. Der SPD-Fraktion war es sehr wichtig, dass wir um 12 Uhr fertig sind. Das ist nicht mehr so prioritär. – Herr Kreins!

Ole Kreins (SPD): Zur Beantwortung der Fragen, und zwar die ausführliche Beantwortung, es sollen auch keine Dinge mehr im Raum stehen, bitte ich dann doch darum, dass wir ein paar Minuten überziehen, soweit es neue Berichte gibt.

Vorsitzender Andreas Otto: Ich würde sagen, den Umgang mit den schriftlich eingereichten Fragen, wenn da noch Unzufriedenheiten sind, klären wir am Ende, wie weiter damit umzugehen ist. Dann geben wir noch ein paar Minuten zu.

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Ich bin jetzt auch durch. – Herr Schwarz, bitte!

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Schwarz, bitte!

Dr. Rainer Schwarz (BBI): Es ist in der Tat noch eine Reihe von Fragen. Ich fange vielleicht erst einmal mit den 700 Mitarbeitern an, Frau Matuschek. Das sind Mitarbeiter, die schwerpunktmäßig von der Sicherheitsfirma von Tegel dann rübergekommen wären, insofern schon sicherheitsüberprüft waren, aber – das muss ich auch noch mal deutlich machen – das sind nicht 700 Leute für die Steuerung der Brandschutztechnik, also praktisch für die Rückfallposition, dass wir keine Vollautomatik, sondern eine Halbautomatik haben. Das kann Herr Korkhaus noch mal im Einzelnen ausführen. Davon braucht man in der Steuerungszentrale vielleicht 10 bis 20 Leute, und das sind hochqualifizierte Leute. Bei uns ging es darum, mit den maximal 700 Leuten nicht funktionierende Türsteuerungen manuell zu ersetzen, also das, was technisch funktionieren sollte, manuell zu ersetzen. Das war eigentlich der Punkt gewesen, weil wir wussten, viele Sachen funktionieren eben nicht, aber für uns hatte der Termin 3. Juni Priorität. Bei Sachen, wo wir gesagt haben, wenn wir es operativ hinkriegen, auch wenn es technische Unzulänglichkeiten gibt, machen wir das, weil die Abwägung zwischen den beiden Risiken wäre, am 3. Juni nicht in Betrieb zu gehen und am 3. Juni in Betrieb zu gehen und den finanziellen Auswirkungen, dann zeigt die heutige Diskussion ja, dass das ganz klar ist, am 3. Juni festzuhalten.

Was die Fragestellung der Regressforderungen angeht: Ganz deutlich, Regressforderungen werden sicherlich nicht an die bauausführenden Firmen zu stellen sein, weil die bauausführenden Firmen, also Siemens, Bosch, IMCA, T-Systems, sind diejenigen, die ihre Leistungen erbracht haben, allerdings immer nach dem jeweiligen Planungsstand. Wenn die Pläne dauernd geändert werden, haben die immer nachgebaut, und wenn die Pläne nicht fertig waren, kann man denen sicherlich keine Regressforderungen zukommen lassen.

Was das Thema Kostensteigerung angeht – von Herrn Dr. Heide –: Ja, es ist klar, die Kostensteigerung, die es im Projekt gibt, korrespondiert auch sehr stark mit dem, was zusätzlich alles gebaut wurde. Ich darf daran erinnern, als ich hierhin kam, hatten wir gerade mal ein Terminal, ein Mainpier, der noch nicht mal planerisch voll ausgebaut war, sondern der bestand nur aus sechs Achtern ungefähr. Wir haben im Laufe der Zeit, und das ist auch gut so, denn das zeigt die Dynamik des Luftverkehrs in Berlin, einmal den Mainpier fertig geplant und gebaut. Wir haben zwei zusätzliche Piers mitgebaut, die vorher gar nicht vorgesehen waren. Wir haben – Herr Friederici fragte vorhin nach den Vorfeldpositionen – eine eigene Spange mit über 20 Vorfeldpositionen noch geschafft. Das heißt, das Bausoll, das mittlerweile auch da steht, was realisiert ist, ist in keinsten Weise mehr mit dem zu vergleichen, was wir ursprünglich mal hatten. Das ist letztlich darauf zurückzuführen, dass wir in den letzten fünf, sechs Jahren Verkehrssteigerungen von 40, 50 Prozent hatten, also gigantische Verkehrssteigerungen, wo wir mit dem Projekt entsprechend mitgehalten haben.

Herr Buchholz! Zu Ihrer Frage: Entlassung aus der Betriebspflicht in Tegel. – Das war immer so geplant, und das wird übrigens auch bei dem neuen Termin so geplant werden, dass wir gegenüber der derzeit rechtlichen Situation verpflichtet sind, die Betriebspflicht für weitere sechs Monate aufrechtzuerhalten, dass wir davon Abstand nehmen wollten, weil das technisch sowohl für uns als auch für die DFS und die Abfertigungsgesellschaft und die Airlines gar nicht darstellbar ist. Insofern haben wir einen abgestuften Antrag gestellt, der lautet: zunächst einmal Befreiung von der Betriebspflicht. Das heißt auf gut Deutsch: Wir müssen den Flughafen noch in einem betriebssicheren Zustand haben, aber wir müssen nicht Verkehr da abwickeln. Und in einer zweiten Stufe, wenn alle sicher sind, dass es am neuen Flughafen funktioniert, dann Widerruf der Betriebspflicht. Das heißt, damit kann man dann den Flughafen schließen und muss ihn nicht mehr in einem betriebsfähigen Zustand halten. Diesen Schritt werden wir dann auch zum 17. März des nächsten Jahres machen, weil es – noch mal – physisch weder für uns noch für unsere Partner möglich ist, einen Flughafen noch weiter aufrechtzuerhalten, wenn alle anderen Maßnahmen auf den BER konzentriert sind.

Dann, Herr Schäfer, zu Ihrer Frage zur Hangareröffnung: Meiner Erinnerung nach ist bei der Hangareröffnung nicht über die Inbetriebnahme gesprochen worden. Das wäre, ehrlich gesagt, auch ein bisschen unüblich. Selbst wenn es so war, die abschließende Bewertung hat an dem Tag abends stattgefunden. Es gab genug Vorwarninstrumente, und insofern war es auch klar gewesen, dass ich mich dazu bei einer solchen Hangareröffnung sicherlich nicht äußere, aber die abschließende Bewertung hat am 7. Mai abends stattgefunden, ich habe den Ablauf ja geschildert, als uns der Planer gesagt hat: Es geht nicht mehr. – Damit war definitiv klar, es kann nicht realisiert werden. – [Michael Schäfer (GRÜNE): Air Berlin zitiert Sie in einer Pressemitteilung, dass Sie das ...]

Vorsitzender Andreas Otto: Zwiesgespräche sind immer ungünstig!

Dr. Rainer Schwarz (BBI): Unterhalten Sie sich mal mit Herrn Mehdorn, was Herr Mehdorn alles wusste.

Hinsichtlich der Fragestellung Schallschutz: Kann Schallschutz bis März 2013 realisiert werden oder nicht? – Noch einmal: Wir haben ein Antragsverfahren beim Schallschutz. Wir kön-

nen natürlich nur die Schallschutzmaßnahmen realisieren, zu denen uns Anträge vorliegen. Das waren bis dato etwa die Hälfte derjenigen, die berechtigt sind. Das heißt, diejenigen, die gar keinen Antrag gestellt haben, können wir auch nicht mit Schallschutz versehen. Unser Ansinnen ist es, und daran arbeiten wir jetzt auch mit hohem Nachdruck, dass diejenigen, die einen Antrag gestellt haben, die auch entsprechend mit einer Kostenerstattungsvereinbarung versehen wurden, tatsächlich den Schallschutz dann auch eingebaut bekommen sollen. Dazu haben wir uns zum einen personell erheblich verstärkt. Dazu haben wir zum Zweiten, weil das auch immer inhaltlich mit einer Vielzahl von Fragen verbunden war, in der April-Aufsichtsratsitzung vom Aufsichtsrat noch weitere Mittel geben lassen, sodass wir über die rechtliche Verpflichtung hinaus freiwillig bei den Punkten, die immer wieder aufgetaucht sind, nachadjustieren können, sodass wir das Programm unbürokratisch abbauen können, und darauf liegt jetzt absolut der Fokus, die zehn Monate zu nutzen, das erheblich weiter nach vorne zu treiben. Aber, das muss man einfach realistischerweise sehen, sicherlich werden im März 2013 nicht alle 25 000 oder 26 000 Berechtigten Schallschutz haben, weil ich mit Sicherheit auch von anderen Schallschutzprogrammen abgeleitet davon ausgehe, dass bis dahin gar nicht alle 25 000 oder 26 000 ihren entsprechenden Antrag gestellt haben werden.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Korkhaus, bitte!

Joachim Korkhaus (BBI): Zunächst einmal zur baulichen Fertigstellung: Wir haben vor Ort 95 Prozent, was den Brandschutz, die Entlüftungsanlagen angeht, fertiggestellt. Natürlich finden da draußen noch Restverkabelungen statt, aber der Umstand, der dazu geführt hat, von daher auch die Antwort in Bezug auf die Firmen mit Regress, es ist ja nicht so, dass der Planer bewusst falsche Pläne zeichnet. Das, was uns letztendlich die großen Probleme auf der Baustelle bereitet hat, ist die Kollisionsprüfung. Das sind unterschiedliche Büros. Der eine macht die Entlüftungsplanung mit Sprinklerplanung, das nächste Büro plant die Elektrotrassen. Und in dieses riesige Gebäude, das von Anfang an im Rohbau gebaut wurde, wurde immer mehr reingepackt. Das heißt, wir haben teilweise Entlüftungskanäle unter den Decken hängen, zwei Meter mal ein Meter. Daneben hängt eine Kabeltrasse, die ist 1,50 Meter breit. Darauf können bis 30 Zentimeter hoch die Kabel gelegt werden. Mittlerweile haben wir dort noch mal eine Trasse darunter gehängt, weil wir zusätzlich Kabel unterbringen mussten, weil innerhalb des Gebäudes Funktionalitäten dazu gekommen sind.

Das, was wir noch planerisch, die Frage steht im Raum, was passiert, wenn ihr jetzt den Planer rauswerft, hinter den Kulissen planen schon um die 80 bis 100 Ingenieure an den TGA-Planungen im gesamten Bereich Elektroplanung: Wir sind mit den Planungen fertig. Die Pläne liegen da, bis auf wenige, die noch erstellt werden müssen, aber die müssen auf Kollisionen geprüft werden. Das werden wir, und so sind wir auch zu dem Zeitplan mit den Firmen gekommen. Wir saßen die letzten zwei Wochen mit denen zusammen und haben uns dann, nachdem – – Die Maschine-Mensch-Schnittstelle ist total vom Tisch, die wird nie mehr gebaut. Wir bauen jetzt die Vollautomatik, und wir machen diese Kollisionsprüfung anhand der Pläne mit den Firmen selber vor Ort. Wir hatten das auch schon, weil uns bewusst war – – Seitdem wir den Planer, als er damals vor zwei Jahren in die Insolvenz ging – – Das ist ja jetzt gerade mal zwei Jahre her. Da wurden neue Büros akquiriert. Es wurde auch auf alte Büros, die vor der Insolvenz schon tätig waren, das war ein Konglomerat von über 20 Firmen, die da schon vorher tätig waren, zurückgegriffen. Wir haben Teile davon übernommen und neue hinzugenommen. Wenn wir jetzt den Planer vor die Tür setzen, dann ist es natürlich nicht so, dass wir einen neuen Planer nehmen können. Bis der erst einmal Fuß gefasst hätte,

ist ein halbes Jahr weg bei der Komplexität dieses Gebäudes. Wir reden bei der Haustechnik von über 50 000 Plänen, um das ganze Gebäude abzubilden. Wir werden aber mit den Firmen und den vorhandenen Planungen dann diese Kollisionsplanung in den nächsten vier Wochen vornehmen, sodass wir dann in vier Wochen, ab Mitte Juni, bauen können, und darauf basiert dann auch die Terminkette.

Die fünf relevanten Firmen, die da draußen zuständig sind, IMCA, Imtech, Siemens, Bosch und T-Systems, werden dann bis Mitte Dezember dieses Jahres die Anlagen fertig haben, einschließlich ihrer Prüfungen, die vom TÜV, den die einzelnen Firmen bei sich im Gepäck haben, fertig sind, sodass wir dann eine Woche vor Weihnachten mit den übergeordneten Prüf-, Wirk- und Verbundtests anfangen können, sodass die Anlage Ende Januar in sich funktioniert. Dann beginnt der ORAT-Probebetrieb in einem fixfertigen Gebäude, wo nicht, woran wir uns in den letzten Monaten schon gewöhnt haben, dass ORAT-Betrieb mit Helm, Weste, Stiefeln oder Sicherheitsschuhen stattfindet. Das ist nicht der ORAT-Betrieb, den man sich vorstellt, sondern man hat ein fertiges Gebäude, so wie hier das Abgeordnetenhaus, und hier läuft auch keiner mit Stiefeln und Helm herum, sondern – – [Zurufe] – Und unter Berücksichtigung dieses Fertigstellungsgrades – komplett Gebäude fertig Ende Januar, ORAT-Probebetrieb, dann eine Woche Cleaning und dann noch mal Beschickung der Läden –, kam dann dieser Termin Mitte März nächsten Jahres zustande.

Es gab während der letzten Jahre keinen Wechsel beim Brandschutzprüfer bzw. Ersteller des Brandschutzkonzeptes. Da war vorhin die Frage, ob da ein Wechsel stattgefunden hat, auch bei keiner Firma, die an den sicherheitstechnischen Anlagen gearbeitet hat. – [Dr. Manuel Heide (CDU): Vorabnahme oder Teilabnahme?] – Teilabnahmen haben natürlich stattgefunden. Vor allen Dingen reden wir im Moment immer nur über das Terminal. Der gesamte Flughafen ist ansonsten fertig. Wir hatten die Abnahmen der Flugbetriebsflächen letztes Jahr vor Weihnachten 2011. Wir hatten die Befeuern der Flugbetriebsflächen letztes Jahr im Mai, auch damals pressewirksam verkündet. Das hat alles funktioniert. Die anderen Gebäude – – Der Terminal ist ein Gebäude, aber wir haben noch zehn betriebsspezifische Gebäude. Dazu gehören zwei Feuerwachen. Die sind fertig und bezogen. Wir haben ein Technikgebäude, in dem schon vor Wochen 300 Mitarbeiter von uns eingezogen sind. Wir haben ein Sicherheitsgebäude, wo die ganze Bundespolizei und unsere Sicherheitsleute sitzen und die Dienstleister der Sicherheitsfirmen. Das sind auch 400 Mitarbeiter. Die sind dort im Februar dieses Jahres eingezogen. Das Gebäude ist fertig. Auch die Parkhäuser sind fertig und die terminalnahen Parkhäuser.

Dr. Manuel Heide (CDU): Ich wollte eigentlich die Teilabnahmen des Brandschutzes von Ihnen wissen.

Joachim Korkhaus (BBI): Okay! – Die Teilabnahmen des Brandschutzes laufen seit Anfang des Jahres durch die TÜV-Prüfer von den Firmen. Man muss sich das so vorstellen, wenn eine Leistung von IMCA gemacht wird, die Brandschutzklappen sind drin, anschließend kommt Siemens, verkabelt die Imtech, stellt die Schaltschränke, dann sind bei jedem Vergabepaket entsprechende TÜV-Prüfer schon innerhalb der Firmen. Es ist nicht so, dass nachher ein TÜV-Prüfer kommt und muss sich dann in diese komplizierte Anlagentechnik einarbeiten, sondern er bekommt schon von den Firmen Prüfprotokolle, dass die Anlagen in sich funktionieren. Der übergeordnete TÜV prüft dann noch mal, stichprobenartig natürlich, denn er muss sich natürlich auf die Vorprüfungen verlassen. Dieser TÜV, der am 28. Februar gesagt hat:

Das wird total eng, wir kommen mit unserem Prüfzyklus über den 3. Juni hinaus –, da war noch die Grundlage die damals eingereichte Baugenehmigung. Bei der Baugenehmigung nach Brandenburger Bauordnung muss das Gebäude zu 100 Prozent funktionieren. Das war uns klar, dass das nicht funktioniert. Daher kam diese Überlegung mit der Mensch-Maschine-Schnittstelle.

Bei der Mensch-Maschine-Schnittstelle haben Sie sich vorzustellen, das sind vier Schaltzentralen von einer Größe von vielleicht sechs mal sechs Meter, in denen rund um die Uhr jeweils vier Personen sitzen, das heißt, 16 Personen, sodass in der Summe, wir reden ja auch über Schichtbetrieb, dann 100 Leute für diese Mensch-Maschine-Schnittstelle zum Einsatz gekommen wären. Bei den 700, also dann noch mal 600, die für die Türsteuerungen zuständig sind, wären zeitgleich um die 200 vor Ort gewesen, um dann Defekte oder nicht funktionierende Türsteuerungen – – In dem neuen Flughafen ist nun mal alles elektrisch. Da gibt es leider keine Schlüssel. Manchmal wäre ich im letzten Jahr froh gewesen, wir hätten 4 000 Schlüssel für die 4 000 Türen innerhalb dieses Gebäudes gehabt, aber es muss ja alles mit Elektrokarten gehen. Die sind alle untereinander vernetzt. Auch da ist es so, das haben wir festgestellt, schon beim ersten ORAT für eine Fluggastbrücke, dadurch, dass wir diese Doppelfluggastbrücken haben, die sehr modern sind, die es auf wenigen Flughäfen gibt, hat allein so eine Fluggastbrücke, die es über drei Etagen ermöglicht, Boarding zu machen, bis zu 28 Türen, die dort geschaltet werden müssen. Das heißt, wenn ich in einer Ebene die Warteposition habe, es wird geboardet, dann gehen zwei Türen auf und die anderen 26 müssen verschlossen sein. Diese Komplexität hätten wir durch diese 200 Mann mal drei Schichten abgesichert plus die 20 Mann, die in den Leitstellen für die Mensch-Maschine-Schnittstelle gewesen wären. Das heißt, die Zahl ist für die Leute vor Ort durch drei zu dividieren. – Ich sehe im Moment keine Fragen, die ich mir notiert hatte, die ich noch nicht „erschlagen“ habe. Habe ich noch etwas vergessen?

Vorsitzender Andreas Otto: Wir nehmen erst einmal das, was Sie ausgeführt haben, zur Kenntnis. – Danke schön! – Wir haben noch die Frage, die der Regierende Bürgermeister aufgeworfen hat: Sind jetzt alle schriftlich eingereichten Fragen beantwortet, vollständig, oder halb oder überhaupt nicht? – Das kann ich von hier vorne nicht bewerten. Eventuell gibt es die Möglichkeit, dass wir die Fraktionen, die meinen, es seien einzelne Fragen noch offen, bitten, das hier anzusagen oder schriftlich nachzuliefern, und dann erbitten wir einfach einen Bericht zu den restlichen Fragen. Das würde ich vorschlagen, dass wir einen Modus finden. Wir werden die nicht im Auditorium alle durchgehen. – Herr Schäfer, bitte!

Michael Schäfer (GRÜNE): Ich habe den Regierenden Bürgermeister so verstanden, dass er heute gern alle baupolitischen Fragen beantworten würde, denn die wirtschaftspolitischen Fragen werden am Montag den Wirtschaftsausschuss beschäftigen, und der Hauptausschuss wird sich vor allem mit der Kostenfrage beschäftigen. Aber wenn das Angebot des Regierenden Bürgermeisters besteht, hier alle baupolitischen Fragen zu beantworten, dann fände ich es gut, wenn der Ausschuss das annehmen würde. Wir haben noch eine Reihe von Fragen, die wir nicht beantwortet sehen, und diese würden wir dann gern klären.

Vorsitzender Andreas Otto: Ich denke, dass die Fraktionen, die Fragenkataloge eingereicht haben, das jetzt irgendwie durchgehen und sagen müssten, welche Fragen noch offen sind. Danach müssten wir gucken, ob wir diese Fragen noch mündlich abhandeln oder – das war mein Vorschlag – ob uns die Antworten schriftlich, in Form eines Berichts, nachgeliefert werden. – Herr Friederici ist der Nächste – bitte sehr!

Oliver Friederici (CDU): Für die CDU-Fraktion, Herr Vorsitzender, bitte ich die Flughafen-geschäftsführung, die Fragen 3, 6 und 7 zu beantworten, und zwar möglichst schriftlich. – Die Frage 3 beinhaltet die grundsätzliche Unterrichtung des Aufsichtsrates durch die BFG in Zukunft. Die Frage 6 betrifft die 52-prozentige Bauprozessfestlegung und wie das weitergehen soll. Die Frage 7 lautet: Gibt es weitere Gründe? Also, ich bitte, die Fragen 3, 6 und 7 schriftlich zu beantworten.

Vorsitzender Andreas Otto: Okay, das war ein Plädoyer für die schriftliche Beantwortung. – Ich möchte jetzt eine Fraktionsrunde machen, und dann müssen wir uns nur noch einigen, ob wir die Fragen schriftlich beantworten lassen oder ob wir um eine weitere mündliche Beantwortung ersuchen. – Herr Kreins von der SPD-Fraktion hat sich zu Wort gemeldet. – Bitte sehr!

Ole Kreins (SPD): Unsere zehn Fragen wurden in der heutigen Debatte ausreichend beantwortet. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Gut! – Die Linke hatte keine Fragen eingereicht. – Herr Höfinghoff hat sich zu Wort gemeldet. – Bitte sehr!

Oliver Höfinghoff (PIRATEN): Bei uns sind – wie schon angesprochen – noch mehrere Fragen offen. Ich möchte mich jetzt nur auf die offengebliebenen bautechnischen Fragen beziehen, und zwar sind das die Fragen 6, 7, 8, 9, 15, 19, 22, 23, 26 und 28. – [Zurufe] – Zum Mitschreiben, gut! Ich kann auch die Fragen noch mal vorlesen, das ist gar kein Problem.

Vorsitzender Andreas Otto: Sagen Sie bitte noch mal die Nummern!

Oliver Höfinghoff (PIRATEN): Ja! – Das sind die Fragen 6, 7, 8, 9, 15, 19, 22, 23, 26 und 28. Eine schriftliche Beantwortung wäre uns angenehm. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Jetzt hat sich Herr Wolf zu Wort gemeldet. – Bitte schön!

Harald Wolf (LINKE): Meine Frage, die ich zum Schluss gestellt habe, ist noch nicht beantwortet, nämlich – erstens – ich formuliere das jetzt mal präzise: Gab es Fehler? – Zweitens: Worin bestanden die Fehler? – Drittens: Wer hat sie gemacht? – [Heiterkeit] –

Vorsitzender Andreas Otto: Jetzt haben wir noch eine diktierete Frage von der Linken, und von den Grünen habe ich bisher keine Liste. Wenn Sie uns dies bitte noch kurz nennen würden. – Bitte, Herr Schäfer!

Michael Schäfer (GRÜNE): Wir haben uns die Fragenbereiche ein bisschen aufgeteilt, und das betrifft auch die mündlichen Nachfragen. – Die eine Frage ist – Sie haben es nicht konkret gesagt: Vor dem 6./7. Mai gab es für Sie, Herr Wowereit, keine Anzeichen dafür, dass der Eröffnungstermin am 3. Juni gefährdet ist? – [Zurufe] – Okay, er sagt „Ja!“ – das ist für das Protokoll wichtig.

Vorsitzender Andreas Otto: Bitte, reden Sie nicht alle durcheinander!

Michael Schäfer (GRÜNE): Zweitens: Sie haben – das haben Sie nur indirekt gesagt – keine eigenen Informationen über den Baufortschritt eingeholt, die über das hinaus gingen, was im Aufsichtsrat bekannt gemacht wurde? – [Zurufe] – Das sind die mündlichen Anfragen, die gestellt wurden und noch nicht beantwortet worden sind. – [Weitere Zurufe] – Nein, ich nicht!

Vorsitzender Andreas Otto: Meine Damen und Herren! Es nützt nichts, wenn wir hier einen Tumult veranstalten. Der Kollege Schäfer wollte noch zwei Fragen diskutieren bzw. diktieren, die wir einfach ins Protokoll nehmen. Dann werden noch Nummern angesagt, und danach gucken wir, wie wir mit dem ganzen Konvolut umgehen. – Herr Otto!

Michael Schäfer (GRÜNE): Worin bestand die erhöhte Wachsamkeit des Aufsichtsratschefs, die Sie bei der ersten Terminverschiebung angekündigt hatten? Und dann steht noch die offene Frage im Raum: Wann werden die Protokolle der Aufsichtsratssitzungen und die weiteren Unterlagen, die zu einer Bewertung Ihrer Aussagen wichtig sind, so weit wie möglich veröffentlicht bzw. wann wird das, was nicht veröffentlicht werden kann, den Abgeordneten im Datenschutzraum zur Verfügung gestellt? – Das ist eine sehr wichtige Frage, weil sie natürlich zu neuen Fragen führen kann.

Dann sind noch folgende Fragen offen – Frage Nr. 4: Welche organisatorischen Veränderungen in der Projektleitung, in der Geschäftsführung und im Aufsichtsrat wurden nach der ersten Verschiebung getätigt? – Nummer 5 ist offen. – [Zurufe] – Die Frage Nr. 3 wurde für den Aufsichtsrat noch nicht beantwortet, und die Frage Nr. 9 ist für den Aufsichtsrat nicht beantwortet, Nr. 10 ist für beide, für Aufsichtsrat und Geschäftsführung nicht beantwortet. – Die Fragen Nr. 14 und 15 zu den Kosten können natürlich auch im Hauptausschuss behandelt werden. – Meine Kollegen machen jetzt noch eine Ergänzung zu den mündlichen Fragen.

Vorsitzender Andreas Otto: Ich bitte Sie, jetzt keine neuen Fragen aufzuwerfen. Machen Sie eventuell noch einen Hinweis, wo eine Frage offengeblieben ist, aber stellen Sie jetzt bitte keine neuen Fragen mehr. Die anderen haben sich darauf beschränkt, die Nummern zu nennen.

Michael Schäfer (GRÜNE): Herr Vorsitzender! Ich habe noch eine Frage: Wo können denn – weil auch die Antworten neue Fragen aufwerfen – neu auftretende Fragen geklärt werden? – Das halte ich für wichtig.

Vorsitzender Andreas Otto: Wir müssen jetzt erst einmal klären, wie die heute aufgeworfenen Fragen beantwortet werden. Wir hatten vorhin zwei Varianten: Entweder wir gehen nacher noch alle Fragen durch und tagen ein bisschen länger – ich habe viel Zeit und der Regierende Bürgermeister auch –, oder wir verabreden eine schriftliche Beantwortung, einen schriftlichen Bericht. Was die Fraktionen dann aus diesen Antworten machen, ob wir uns dann zu einer nächsten Sondersitzung treffen oder ob was weiß ich noch stattfindet, darüber möchte ich heute ungern diskutieren. Es bleibt den Fraktionen anheimgestellt, wie diese damit umgehen, die Antworten bewerten usw. – Ich habe verstanden, dass der Kollege Moritz sagen wollte, ob noch eine weitere Frage von der Liste offen ist.

Harald Moritz (GRÜNE): Ich hatte in meinem Redebeitrag verschiedene Fragen gestellt, die ich nicht in Gänze beantwortet sehe, und deswegen möchte ich diese Fragen noch einmal vortragen. – [Zurufe] –

Vorsitzender Andreas Otto: Es wäre besser, wenn Sie sagen würden, dass Sie die Fragen aus dem und dem Fragenkomplex a, b, c, d, mit den Nummern soundso noch beantwortet haben möchten.

Harald Moritz (GRÜNE): Im Komplex der Frage 11 ist zwar gesagt worden, dass soundso viele – –, aber es wurde nicht gesagt, ob die tatsächlich eingestellt worden sind, also ob das praktisch kontrolliert worden ist.

Vorsitzender Andreas Otto: Also, Frage 11. – Zu dieser Sache haben sich noch Herr Buchholz und Herr Gelbhaar gemeldet. – Bitte, Herr Buchholz!

Daniel Buchholz (SPD): Eine kurze Frage an Herrn Schwarz, die Herr Brauner und ich gestellt hatten, die aber noch nicht beantwortet worden ist: Wie sieht es mit den Kosten in Höhe 15 Millionen Euro pro Monat aus, über die in den Zeitungen zu lesen ist? Gibt es dazu von Ihnen eine Bestätigung, oder haben Sie eine andere Zahl?

Vorsitzender Andreas Otto: Bitte, Herr Gelbhaar!

Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Zwei konkrete Fragen sind offengeblieben. Zum einen wurde nach dem Firmenwechsel beim Brandschutz gefragt. – [Zurufe] – Nein, nicht in der Form! – Und – zweitens –, der SPD-Abgeordnete Danckert sprach von einer Manipulation, von irgendwelcher Unterlagen, aber dazu ist auch nichts gesagt worden.

Vorsitzender Andreas Otto: Okay! – Wir haben jetzt ein Konvolut von Fragen, nämlich zum einen die schon gestellten Fragen und dann sind noch ergänzend einzelne mündliche Fragen diktiert worden. Wir führen ein Wortprotokoll, und insofern sind alle Fragen aktenkundig. Jetzt ist nur noch zu klären, ob wir vom Senat, vom Regierenden Bürgermeister einen schriftlichen Bericht erbitten, in dem alle Fragen beantwortet werden, oder versuchen wir, das jetzt alles in mündlicher Form abzuarbeiten. – Ich neige eher zum schriftlichen Bericht. – Der Regierende Bürgermeister hat sich zu Wort gemeldet. – Bitte sehr!

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Beim schnellen Erfassen der angeblich nicht beantworteten Fragen ergibt sich bei mir, dass ein großer Teil dieser Fragen tatsächlich be-

antwortet worden ist, und zwar eindeutig. Deshalb sollten wir diese Fragen schon noch einmal durchgehen – es tut mir leid!

Wenn wieder die Frage 3 der Grünen – trifft es zu, dass ausschließlich die – – in Frage gestellt wird, und die Fragen 4 und 5 haben Sie auch in Frage gestellt, dann sage ich Ihnen, dass die dreimal beantwortet worden sind. – [Zuruf] – Was heißt von mir? Soll der Aufsichtsrat jetzt etwas anderes sagen als die Geschäftsführung? Wenn die Geschäftsführung hier noch einmal sehr detailliert sagt, warum nach unserer Auffassung der Brandschutz das K.o.-Kriterium für die Eröffnung gewesen ist, und ich dem nicht widerspreche, dann ist das auch für den Aufsichtsrat so. Ich kann Ihnen das noch mal bestätigen. Aber wir sollten die Fragen noch einmal durchgehen, denn sonst haben wir einen Berichtsauftrag – – Dann hätten wir uns die letzten beiden Stunden sparen können. – [Zuruf] –

Vorsitzender Andreas Otto: Bevor wir in die nächste Debatte eintreten, würde ich gern klären, ob wir jetzt eine schriftliche oder mündliche Behandlung dieser Fragen wollen. Das müsste dieser Ausschuss klären. Ich bitte um kurze Wortmeldungen der einzelnen Fraktionen, und dann können wir notfalls darüber abstimmen. Ich möchte dieses Verfahren sauber klären. – Ich habe den Regierenden Bürgermeister so verstanden, dass er die mündliche Beantwortung möchte. Die Frage ist jetzt, ob ein mehrheitliches Einverständnis bei den Fraktionen besteht, dass wir das so machen.

Dr. Manuel Heide (CDU): Verzeihung! Die Mitglieder des Senats haben jederzeit das Wort, und wenn der Regierende Fragen beantworten möchte, dann kann er das tun.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Dr. Heide! Sie wissen selbst, dass es immer erhebliche Auseinandersetzungen um die Dauer unserer Sitzungen gibt, insbesondere auch aus den Regierungsfractionen. Wir liegen jetzt 40 Minuten über der Zeit, und deswegen versuche ich, das Verfahren zu regeln.

Ich habe es so verstanden, dass auf Vorschlag des Regierenden Bürgermeisters alle Fragen mündlich behandelt werden und sich eine Mehrheit abzeichnet, das so zu tun. – Es gibt Wortmeldungen von Herrn Höfinghoff, Herrn Gelbhaar und Herrn Kreins zu diesem Verfahren. – Bitte, Herr Höfinghoff!

Oliver Höfinghoff (PIRATEN): Wir haben allein zehn Fragen, die bisher vom Bürgermeister und von der Geschäftsführung nicht beantwortet wurden. Ich gehe mal davon aus: Wenn diese Fragen – diesen Anspruch haben wir tatsächlich – umfassend und vor allem ausreichend beantwortet werden, dann wird das den Zeitrahmen, der uns zur Verfügung steht, sprengen. Herr Wowereit! Wir wissen, dass Sie lange antworten können, aber das wäre für die heutige Sitzung leider nicht angebracht. Wir hätten gern eine schriftliche Beantwortung unserer Fragen, damit sie dann auch tatsächlich umfassend und zufriedenstellend beantwortet werden können. – Dazu noch eine Anmerkung: Wir brauchen die Antworten bis Mittwoch, das heißt, vor dem Plenum. – [Allgemeine Heiterkeit] –

Vorsitzender Andreas Otto: Zum Verfahren hat sich noch Herr Gelbhaar gemeldet. – Bitte sehr!

Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Herr Heide hat – auch wenn er sich mal wieder unberechtigterweise das Wort genommen hat – vollkommen zu Recht gesagt, dass die Senatsmitglieder hier das Wort ergreifen können, aber dann wollen wir bitte mal den Rahmen festlegen: Wir sind offen für eine mündliche Beantwortung, das können wir gern machen. Es ist deutlich geworden, dass noch viele Fragen offen sind, aber ich möchte nicht, dass der Senat etwas vorträgt und dann glaubt, damit sei das erledigt, sondern – – – [Zurufe] – Ja, aus jeder Antwort mögen sich weitere Fragen ergeben, das ist nun mal so! – Ich schlage vor, dass wir das jetzt gern mündlich machen, aber dann sollten wir uns einen zeitlichen Rahmen setzen, damit das Ganze eine gewisse Ordnung hat. Es sollte nicht so laufen, dass wir jetzt eine halbe Stunde weitermachen und dann sagen, dass das immer noch nicht ausreicht, und wir machen noch eine halbe Stunde weiter, und zwar so lange, bis die Koalition glaubt, dass es vielleicht doch – – Also, ich bitte um ein geordnetes Verfahren – gern auch mündlich.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Kollege Kreins – bitte!

Ole Kreins (SPD): Ich bin ein bisschen überrascht. Wir sind hier im Bauausschuss, da werden Fragen eingereicht, und dann werden die beantwortet. Wenn die Fragen nicht beantwortet werden können, dann kann man sie auch noch mal schriftlich stellen. Ich habe heute nicht vernommen, dass hier irgendeine Frage nicht mündlich beantwortet werden kann. Was ich aber sehr wohl wahrnehme, das ist, dass Sie die gleichen Fragen dreimal stellen und dass Sie den Senat und die Geschäftsführung dreimal zur gleichen Antwort zwingen wollen. – [Zuruf] – Ja, das ist mein Eindruck! Sie können das so sagen, aber schauen wir ins Protokoll: Ich habe die Fragen ausführlichst beantwortet bekommen, und deswegen bin ich auch jetzt der Meinung – wenn Sie gern einen Rahmen haben möchten –: Der Bürgermeister ist ein sehr viel beschäftigter Mensch, der sehr viel zu tun hat, aber wenn er sich die Zeit nimmt, in diesen Ausschuss zu kommen, um zu berichten, und das mehrfach anbietet, dann sollten wir darüber keinen Diskurs führen. – [Beifall bei der SPD und der CDU] –

Vorsitzender Andreas Otto: Ich deute Ihre Worte so, dass Sie eher für eine mündliche Behandlung der Fragen sind. – Okay! – Gibt es von den anderen Fraktionen noch Meinungsäußerungen dazu? – Das ist erst einmal nicht der Fall. – Wie ich hörte, möchte der Kollege Höfinghoff gern eine schriftliche Beantwortung, aber die anderen, die sich geäußert haben oder nicht geäußert haben, wären mit einer mündlichen Behandlung im weiteren Fortgang der Sitzung einverstanden. Deswegen nur noch mal die Frage – der Kollege Gelbhaar hat darauf hingewiesen –: Wollen wir versuchen, das noch mal zu ordnen, indem wir dem Senat sagen, wir geben ihm eine weitere halbe Stunde, um die Fragen zu beantworten, um danach den Fraktionen die Gelegenheit zu einer kurzen Rückmeldung zu geben, und dann wäre dieser Tagesordnungspunkt beendet? Wäre das in Ihrem Sinne? – [Zuruf] – Wir sprechen immer mit dem Senat. Ob dieser dann Herrn Prof. Schwarz oder andere Mitarbeiter antworten lässt, das sei ihm anheimgestellt, das entzieht sich unserer Beurteilung. – Mein Vorschlag ist: Wir geben dem Senat eine weitere halbe Stunde, dann machen wir eine kurze Fraktionsrunde, und danach ist dieser Tagesordnungspunkt beendet. – Herr Höfinghoff hat sich dazu zu Wort gemeldet. – Bitte!

Oliver Höfinghoff (PIRATEN): Damit hier auch mal klar übersichtlich ist, welche Frage beantwortet worden ist und welche nicht, können wir es auch mal anders machen: Wir stellen

eine Frage, bekommen die Antwort, stellen eine Frage, bekommen die Antwort, und dann kann jeder die entsprechenden Antworten notieren und braucht sich nicht andauernd darauf zu versteifen, dass gesagt wird: Die Frage ist schon gestellt worden! – Das wäre mein Vorschlag zur Güte. Vielleicht kommen wir dann sogar schneller raus, als wenn wir andauernd halbstündige Runden machen. – [Dr. Manuel Heide (CDU): Das finde ich auch! Wir haben doch ein Wortprotokoll! – Weitere Zurufe] –

Vorsitzender Andreas Otto: Das Wortprotokoll liegt leider noch nicht vor, was die Sache ein bisschen erschwert, Herr Dr. Heide! – Also wir machen es so wie vorgeschlagen. Die Nummern der Fragen wurden genannt, und die Fragen, die Ihnen noch mündlich angetragen wurden, haben Sie möglicherweise notiert, und da müssen wir uns gegebenenfalls noch mal vergewissern. Der Schwerpunkt liegt aber schon auf den per Nummer angesagten Fragen, und wenn Sie möglicherweise einfach unter Nennung der Nummer sagen, dass zur Frage soundso der Piratenfraktion noch die und die Antwort offen ist, dann ist das für alle nachvollziehbar, und dann würden wir so verfahren. – Bitte, Herr Regierender Bürgermeister, Sie haben das Wort!

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Fangen wir mal mit Bündnis 90/Die Grünen an, und zwar einerseits mit der mündlich gestellten Frage zu den Einlassungen von Herrn Danckert: Dazu sage ich in der Tat nichts, weil Herr Danckert für seine Äußerungen bekannt ist. Wenn er konkrete Ansatzpunkte hat, dann muss er diese nachweisen, aber ansonsten sollte er mit seinen Äußerungen vorsichtig sein.

Sie haben von der schriftlich gestellten Frage 3 gesprochen. Ich glaube, dass wir diese beantwortet haben, nämlich ob der Brandschutz die Ursache für die Verschiebung ist. Wir haben mehrmals erklärt: Ja, aus unserer Sicht ist es so. – D'accord? – Ist das beantwortet? – Okay, ich glaube, dann können wir das abhaken.

Zur Frage 4, welche organisatorischen Veränderungen in der Projektleitung, in der Geschäftsleitung und im Aufsichtsrat ab Juni 2010 im Zusammenhang mit der Verschiebung des Eröffnungstermins 30. Oktober 2011 vorgenommen wurden, müsste Herr Schwarz noch Ausführungen machen.

Dr. Rainer Schwarz (BBI): Wir haben in der Tat nach der Verschiebung im Juni 2010 zum einen dafür gesorgt, dass die Projektbeteiligten einmal im Monat zu einer gemeinsamen Sitzung zusammengekommen sind. – Herr Wowereit hat vorhin darauf hingewiesen. – Wir haben das durch einen eigenen Experten zur Kontrolle der Ausführung verstärkt. Die Ausführung, die sich aus den Berichten ergab, hatte damit auch Einfluss auf den Controllingbericht, der in der Folgezeit entsprechend wesentlich spezifizierter und detaillierter gemacht wurde.

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Und es ist im Zusammenhang mit der Verschiebung auch Dr. Fretter hinzugenommen worden. – [Zuruf von Dr. Rainer Schwarz (BBI)] – Okay, das ist der!

Dann zur Frage 5: Das ist im Prinzip die TGA-Planung. Das war der Grund für die Verschiebung und die sensibelste Stelle, wie sich herausstellte, aber das ist natürlich nicht darauf begrenzt, sondern im Prinzip sind alle Bereiche, die nicht fertig waren, in dem besonderen Fokus der Aufmerksamkeit. – [Michael Schäfer (GRÜNE): Das heißt, das war schon bei der

ersten Verschiebung des Eröffnungstermins im Oktober bekannt?] –Im Wesentlichen – neben den Sicherheitsfragen – war auch die Insolvenz des ursprünglich vorgesehenen Planungsbüros der Grund für die erste Zeitverzögerung. Das hat die Sache noch weiter vorangeschoben. Selbstverständlich war unser erstes Augenmerk darauf gerichtet, ob das jetzt abgestellt ist. Es war regelmäßig auch ein Thema im Aufsichtsrat, nachzuhaken, ob wir denn jetzt mit den Planungsleistungen besser sind – das war mit das Elementare daran. Uns wurde vergewissert, dass regelmäßige Kontrollen stattfinden, dass die Aufholarbeit im vollen Gange ist usw.

Dann zur Frage 9: Welche Schlussfolgerungen haben Geschäftsführung und Aufsichtsrat aus den Warnungen des TÜV Rheinland gezogen? – Diese Frage wurde beantwortet. – [Michael Schäfer (GRÜNE): Aber nur für die Geschäftsführung!] – Aber diese Frage kann ich Ihnen als Aufsichtsrat nicht anders beantworten. – [Michael Schäfer (GRÜNE): Welche Schlussfolgerungen hat denn der Aufsichtsrat gezogen?] – Der Aufsichtsrat hat sich explizit nicht mit dem TÜV Rheinland, glaube ich, beschäftigt. – [Michael Schäfer (GRÜNE): Warum nicht?] – Ja, weil es die Geschäftsführung anbelangt hat und das ausgeräumt worden ist. Die Geschäftsführung kann doch nicht jeden Problemfall, der bei einem solchen Großprojekt anfällt, in den Aufsichtsrat bringen – sie macht es auch nicht. – [Michael Schäfer (GRÜNE): Aber die wichtigen Probleme!] – Es ist erläutert worden, wie die Einlassung des TÜV Rheinland zu bewerten war. Dementsprechend gab es keinen Grund, dass jetzt besonders im Aufsichtsrat zu problematisieren. – [Michael Schäfer (GRÜNE): Wenn der TÜV sagt – – Daniel Buchholz (SPD): Mensch, Herr Schäfer! – Weitere Zurufe] –

Vorsitzender Andreas Otto: Kollege Gelbhaar! Wir haben verabredet, dass wir den Senat jetzt antworten lassen in Person des Regierenden Bürgermeisters, und wenn dieser es für nötig hält, dann bittet er seine Mitstreiter, die Fragen zu beantworten. – [Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Herr Schwarz kann noch etwas zum TÜV Rheinland sagen!] – Wenn hier mal eine einzelne Zwischenfrage kommt, dann ist das in Ordnung, aber wir müssen uns jetzt auf dieses Verfahren konzentrieren. Es wird alles beantwortet, und ich habe vorhin gesagt – darauf haben wir uns geeinigt –, dass es noch eine kurze Runde der Fraktionen geben wird, und dann sind wir durch. Wenn wir jetzt über alle Fragen diskutieren, dann haben wir Schwierigkeiten. – Bitte, Herr Dr. Schwarz!

Dr. Rainer Schwarz (BBI): Um das noch einmal deutlich zu machen: Es gibt natürlich eine Gewaltenteilung zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat. Bei uns kommt eine Vielzahl von Problemen an, und unsere Aufgabe ist es, diese Probleme zu lösen. Wenn wir diese Probleme nicht lösen, dann wird das im Ergebnis an den Aufsichtsrat signalisiert.

Die Frage zum TÜV Rheinland ist, glaube ich, beantwortet worden. Was noch offen ist, das ist die Frage zu McKinsey. – Jawohl! Es gab einen kritischen Brief von McKinsey, in dem sie uns darauf hingewiesen haben, dass sie im Ergebnis des Probetriebs große Bedenken anmelden. Daraufhin haben wir die hier schon mehrfach diskutierten Rückfallpositionen festgelegt, woraufhin es einen neuen Brief von McKinsey gab, in dem gesagt wird: Unter Berücksichtigung der Rückfallpositionen, die wir jetzt festgezurrert haben, tragen sie den Eröffnungstermin mit. – So, da ist es nicht unsere Aufgabe, den Aufsichtsrat über den ersten Brief zu informieren, wenn das in einem zweiten Brief wieder geradegerückt wurde. So war auch nie das Verständnis. Wenn im Ergebnis weiterer Briefe Probleme nicht gelöst sind, dann ist es natürlich unsere Aufgabe, den Aufsichtsrat zu informieren. Insofern hat es dort auch keine Zwischeninformationen an den Aufsichtsrat gegeben. – [Zurufe] –

Vorsitzender Andreas Otto: Machen Sie mal einfach weiter, Herr Regierender Bürgermeister! – [Weitere Zurufe] –

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Wir versuchen doch – das haben wir in einem größeren Zusammenhang auch getan –, auch die B-Lösung, die Ersatzlösung für die Nichtinbetriebnahme oder Nichtfertigstellung der vollautomatisierten Anlage darzustellen. Dazu gehören natürlich die einzelnen Punkte und die Schwierigkeiten, die sich daraus ergeben. Das betrifft auch die Frage 10, die Sie als nicht beantwortet bezeichnet haben. Das ist der Bericht, der auch zur Aufsichtsratssitzung vorgelegen hat, nämlich der Controllingbericht.

Wir haben natürlich mit Herrn Manninger darüber diskutiert und dann im April die Schlussfolgerung gezogen. Insofern ist es in der Tat so: Schwierigkeiten, ja, aber es wurden Lösungen angekündigt. – Noch einmal: Ich habe vorhin aus dem Controllingbericht zitiert – dieser lag uns in der Aufsichtsratssitzung vor, und er wurde auch nicht in der Aufsichtsratssitzung korrigiert, wobei es zwischen der Abfassung des Controllingberichts und der Aufsichtsratssitzung eine Zeitdifferenz gibt –, dass da definitiv drinsteht: Bei allen Problemen, der Öffnungstermin ist zu halten. – Deshalb habe ich das vorhin extra noch mal zitiert. Ich glaube, dass man da – neben den Debatten, die hier geführt worden sind – nicht viel mehr machen kann.

Zur Frage 11: Wann haben sich Geschäftsführer und Aufsichtsrat erstmalig mit der Frage eines Interimskonzepts für die Brandschutztechnik befasst? – Das war in der Aufsichtsratssitzung Ende April, wobei die Vorläufer durch den Plan B gesetzt worden sind. Wir haben dann in der Tat noch die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen, sodass das Konzept B, dieser Alternativplatz – auch durch die Zurverfügungstellung von mehr Geld –, überhaupt umgesetzt werden konnte. Hätte der Aufsichtsrat gesagt, dass er die Mehrkosten nicht bewilligt, dann wäre die Variante B in diesem Moment gestorben. Noch einmal: Daraus entnehmen Sie auch, dass wir keine Bewilligung machen, wenn wir glauben, dass das nicht funktionieren kann. – Mehr kann ich jetzt dazu nicht ausführen. – Das waren die schriftlichen Fragen.

Harald Moritz (GRÜNE): Nur ganz kurz: Gerade zu dieser Frage wurde vorhin ausgeführt, von wie viel Personen – – Wären die jetzt alle von Tegel übergegangen? Wären das die 700 Personen, oder sind die – –

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Kollege Moritz! Wir können jetzt nicht bei jedem Punkt Nachfragen stellen – so reizvoll das auch sein mag. – Wir bitten den Regierenden Bürgermeister, die Fragen weiter abzuhandeln.

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Noch mal zu den 700 Kräften: Das war für den Worst Case. Wir haben selbstverständlich auch vom Aufsichtsrat erwartet, dass sich das Problem der Steuerung der Türen bis zum Eröffnungstag minimiert. Bis zum 3. Juni waren noch Zeiträume da, in denen selbstverständlich mit Hochdruck daran gearbeitet werden sollte, dass sich dieses Problem löst und nicht 700 Kräfte eingesetzt werden müssen – Herr Dr. Schwarz hat klargemacht, dass das durch die Schichtdienste usw. nicht andauernd 700 Kräfte sein müssen –, sondern, dass sich das minimiert und der Technisierungsgrad der automatischen Türöffnung und -schließung für die Prozesse weiter vervollkommnet, sodass das für den Worst Case war.

Natürlich haben wir gefragt: Woher bekommen Sie denn die Leute? – Durch den Wechsel der Firma, die die Sicherheitsbereiche zwischen Tegel und Schönefeld – neu – macht, ergeben sich Kapazitäten, die dann auch länger zur Verfügung standen, mit dem Hinweis, dass bei etlichen Mitarbeitern bereits Sicherheitsüberprüfungen durchgeführt waren, aber als Vorsorgemaßnahme für den 3. Juni noch weitere hätten gemacht werden müssen. – Das war ein Teil des Konzepts.

Zu den Protokollen: Ihre Fraktion hat Akteneinsicht gefordert, das wird gerade bearbeitet. Wir werden dann die Unterlagen im Rahmen der Möglichkeiten zur Verfügung stellen, aber ich kann Ihnen jetzt nicht sagen, was in einen Datenraum hinein muss, was öffentlich gemacht werden kann und was unter Verschluss bleibt. Das wird sauber abgearbeitet werden. Wir haben ein großes Interesse an Transparenz, aber – wie gesagt – ich möchte dazu keine abschließende Bewertung abgeben, weil es da höchstwahrscheinlich differenzierte Lösungen geben wird – wie in sonstigen Fällen auch. – Das zu den Fragen der Grünen.

Die Fragen 14 und 15 – wird später gemacht.

Diese 15 Millionen – das ist auch schon einmal erwähnt worden – sind nicht auf den Euro bezifferbar, in der Weise, dass dazu Einnahmeausfälle gehören, die wir haben, wenn wir den normalen Flugbetrieb am 3. Juni angefangen hätten, denn dann hätten sich höhere Einnahmen durch höhere Gebühren ergeben. Wir haben natürlich Einnahmeverluste dadurch, dass die Parkhäuser zwar nicht in Betrieb gehen, aber vielleicht Leasingraten zu zahlen sind. – So addiert sich das. – Andererseits haben wir auch wiederum Aufwendungseinsparungen, weil dieses große Terminal nicht in Betrieb gehen muss. Das muss alles saldiert werden, aber das ist nicht von heute auf morgen zu machen. Der Aufsichtsrat hat deshalb die Geschäftsführung darum gebeten, bis zur nächsten Aufsichtsratssitzung alle Auswirkungen in den Businessplan einzuarbeiten. Das ist das Problem insgesamt bei den Kosten, die da entstehen, aber auch bei den Baukosten, unabhängig von der Verschiebung. Dieses Projekt ist noch nicht abgerechnet.

Das heißt, Nachträge sind da noch zu bearbeiten usw. Endgültige Baukosten werden Sie mit einer richtigen Abrechnung auf Heller und Pfennig oder Cent dann natürlich erst am Ende des Projektes haben. Aber wir haben den Kreditrahmen, und das ist das Entscheidende – das ist auch nicht eine Cash-Frage, wie der Kassenstand der Flughafengesellschaft ist –: Wir müssen uns, wenn neue Verpflichtungen eingegangen werden, im Kreditrahmen bewegen! Und selbstverständlich ist am Ende dieses Projektes – durch die vielen Bauten, die zusätzlich gekommen sind, das hat Dr. Schwarz auch geschildert, das beläuft sich auf Hunderte von Millionen – der ursprüngliche Puffer, der da drin war für Unvorhergesehenes, für die Nachträge usw., natürlich deutlich zusammengeschrumpft. Deshalb ist in der Tat richtig: Wir sind da an der Kante, und wir müssen genau hingucken. Ich kann auch nicht ausschließen, dass da die Kante des Kreditrahmens nicht nur erreicht, sondern eventuell übersprungen wird. Das kann ich so nicht sagen, das müssen wir erörtern. Und es muss geguckt werden: Kann die Flughafengesellschaft es selbst auffangen durch die Erträge, die sie hat, oder nicht?

Noch ein Hinweis: Wir haben ja eine relativ kleine Beteiligung der Gesellschafter an diesem Großprojekt mit einer Summe von 440 Millionen Euro, die wir reingegeben haben. Die letzten Raten sind schon vor Jahren bezahlt worden. Berlin hat da 180 Millionen Euro übernommen an dem großen Projekt. Das ist der bisherige finanzielle Beitrag aus den Haushaltsmitteln, die in die Flughafengesellschaft im Zusammenhang da mit reingegeben worden sind. Insofern ist selbstverständlich bei allen Maßnahmen auch die Flughafengesellschaft, die Geschäftsführung, immer aufgefordert, das nach Möglichkeit aus eigenen Erträgen zu bringen. Wenn das aber nicht geht, dann wird eine Lösung gefunden werden müssen, und das ist heute nicht bezifferbar. Zusätzliche Kosten, die sich eben durch diese Verschiebung jetzt ergeben, das ist völlig klar, sprengen dann auch bestimmte Vorfestlegungen und kommen zusätzlich dazu. Bei einer Entscheidung im Dezember hätte es diese 15 Millionen Euro auch gegeben, denn die Einnahmen, die nicht gekommen wären, wären dieselben gewesen. Also, die Differenz zwischen einer früheren Absage und der jetzigen Absage wird sich dann bewegen in dem Punkt: Wo sind die Schnittmengen, wenn im Wege von Regress oder Schadenersatz Verpflichtungen durch das Verlassen auf den Termin 3. Juni kommen? Wir haben geschildert, dass die Vertragslage da sehr unterschiedlich ist. Bei den einen ist es vertraglich geregelt, dass kein Anspruch daraus entsteht – jedenfalls kein rechtlicher Anspruch. Ob man dann trotzdem eine Kulanzzahlung macht, haben wir erörtert. Insofern ist das noch ein bisschen unüberschaubar. Die Fluggesellschaften haben uns teilweise auch gesagt, das können wir euch erst sagen, wenn wir in Schönefeld neu anfangen. Das ist so, ich kann es Ihnen auch nicht sagen. Sie werden da noch eine Unsicherheit haben. Einiges wird sich manifestieren, anderes wird noch unsicher sein. Und es wird natürlich auch nicht alles akzeptiert werden, was da gefordert wird, auch das muss sich einer Überprüfung unterziehen. – Das war, glaube ich, zu dem Fragebereich von Bündnis 90/Die Grünen.

Michael Schäfer (GRÜNE): Worin bestand denn die erhöhte Wachsamkeit von Ihnen als Aufsichtsratschef, die Sie nach der ersten Verschiebung angekündigt hatten, worin genau bestand die?

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Sie haben die Instrumente des Controllingberichts. Sie haben dann die Instrumente der Externen, die diese Bereiche mitbetreuen und dem Aufsichtsrat auch Rede und Antwort stehen. Wir haben jährlich eine Klausurtagung zu der gesamten Problematik gemacht und uns selbstverständlich da, wo sich kritische Bereiche abzeichneten, die Berichterstattung auch geben lassen. – [Michael Schäfer (GRÜNE): Aber das

hat doch alles versagt!] – Was heißt, „hat alles versagt“ – das könnten Sie natürlich so sehen. – [Vorsitzender Andreas Otto: Wir wollen nicht ins Zwiegespräch verfallen!] – Erstens hat nicht alles versagt, sonst würde ja da nichts stehen, sondern hier ist in einem Teilbereich, der aber wesentlich ist – da haben Sie recht –, bei der – – [Zuruf] – Ja, das ist ein kleiner Unterschied! Es ist immer schön, wenn Sie sagen, bei einem Projekt, was ein paar Milliarden kostet, dass da, wenn da ein Teilbereich nicht funktioniert, das alles nicht funktioniert. Das ist völliger Quatsch, sondern hier ist die Achillesferse und die ist leider dann zur Terminverschiebung ursächlich gewesen – das haben wir ausgeführt. – [Zuruf – Andreas Kugler (SPD): Schluss, jetzt reicht es!] –

Vorsitzender Andreas Otto: Ich bitte, hier nicht Tumulte entstehen zu lassen! Meine Damen und Herren! Der Regierende Bürgermeister wollte jetzt zu den Fragen der nächsten Fraktion übergehen.

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Zu den Piraten und der Frage 6: Wie oft kam es in den letzten zwölf Monaten zu Bemängelungen durch die Bauaufsicht? – Da sind die Techniker gefragt.

Joachim Korkhaus (BBI): Die Bauaufsicht ist alle vier Wochen auf der Baustelle gewesen, hat sich von dem Baufortschritt überzeugt, und es ist natürlich klar, dass bei so einem großen, komplexen Bauvorhaben auch Mängel entdeckt werden. Da draußen sind über siebeneinhalbtausend Mitarbeiter jeden Tag und erbringen Bauleistungen, im Terminal zweieinhalbtausend. Dass da ein Brandschutzschott nicht richtig geschlossen ist, fällt auf. Dass auch mal eine F90-Tür eingebaut wird, die entsprechend verschäumt werden muss mit brandhemmendem Material, ist auch klar. Aber es kommt natürlich auch vor, dass dort ein Schaum eingebaut wird, der brennbar ist – und der wird dann wieder herausgerissen. Aber das ist ein normaler Prozess bei jeder Baustelle, nicht nur bei einem Großbauvorhaben. – [Oliver Höfinghoff (PIRATEN): Kommt sich die Bauaufsicht das unangekündigt ansehen?] – Also in letzter Zeit, behaupte ich mal, mindestens täglich auf der Baustelle, denn es gibt ja auch Abnahmehandlungen von den Gebäuden, die funktionieren und die seit Anfang des Jahres abgenommen wurden.

Zu Frage 7: Dass hier irgendwelche nichtfunktionierenden Installationen provisorisch zugemauert wurden, das kann ich nicht bestätigen, gibt es nicht. Daran haben wir auch gar kein Interesse. Wir wollen ja ein Gebäude dort hinstellen, das den Brandschutzanforderungen entspricht. Wir schicken nachher unsere Feuerwehrleute im Brandfall dort rein, wenn evakuiert ist. Also, das kann überhaupt nicht von uns geduldet werden.

Dr. Rainer Schwarz (BBI): Zu Frage 8: Mir ist nicht bekannt, dass Verträge von Mitarbeitern, die sich kritisch geäußert haben, nicht verlängert wurden.

Frage 9: Es gibt nach derzeitigem Stand keine Fluggesellschaft, die einen Rückzug wegen der Verzögerung angekündigt hat.

Joachim Korkhaus (BBI): Dann Punkt 15: Trifft es zu, dass in den Planungsunterlagen für die Brandschutzanlage exakte Standorte für die Brandmelder nicht verzeichnet sind? – Stimmt nicht. Es gibt bestimmt auf dem Plan mal einen Fehler, dass etwas vergessen wurde,

aber das erübrigt sich dann, denn die sind in einem bestimmten Raster in den Decken, dann würde das nachgesteuert.

Dr. Rainer Schwarz (BBI): Frage 19, wie viel der VBB spart, kann ich nicht beantworten. Da wird man wohl den VBB fragen müssen.

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Frage 22 ist das Nachnutzungskonzept. Wir haben natürlich durch die längere Inanspruchnahme von Tegel dann nicht die Möglichkeit, dass da andere Maßnahmen ergriffen werden. Dann verzögert sich das, verschiebt sich das. Direkte Auswirkungen für die Beuth-Hochschule sehe ich nicht, weil hier in der Tat erst mal die finanziellen Mittel eine Rolle spielen. Dafür müssen Pläne erstellt werden, und die werden sich nicht dadurch verzögern, dass hier eine Verschiebung der Schließung von Tegel passiert.

Joachim Korkhaus (BBI): Zur Frage, wer ist für den Brandschutz auf dem Gelände der DB AG, insbesondere den Bahnhof und natürlich auch den Tunnel, verantwortlich? – Normalerweise sind immer die öffentlichen Feuerwehren bei allen Bahnanlagen verantwortlich, aber es ist natürlich sinnvoll, wenn wir drei Feuerwehrestationen auf dem Flughafen haben, dass wir den Erstangriff durchführen und im entsprechenden Brandereignis, wenn es sehr stark brennt, ein Zug zum Brennen kommt, dann natürlich aus dem Umland und auch vom Land Berlin die entsprechenden Feuerwehren alarmiert und auch hinzugezogen werden.

Dr. Rainer Schwarz (BBI): Frage 26, wie hoch ist die Auslastung der vermieteten Mietflächen? Wir hatten faktisch eine Vollvermietung bis auf ein oder zwei Flächen im Verteilergang. – Welche Mieten fallen an? Das kann ich Ihnen nicht pauschal beantworten, weil wir mit der überwiegenden Anzahl der Mieter sogenannte Umsatzmieten festgemacht haben, also die richten sich danach, welche Erlöse da erzielt werden. Und: Werden diese Mietzahlungen den Mietern jetzt erlassen? Ja, klar, wenn sie keine Räume haben, brauchen sie auch keine Miete zahlen. Wir kassieren die Miete aus den Alträumlichkeiten in Tegel und Schönefeld.

Frage 28 – das hatte Wowereit gerade angedeutet: Das kann man im Augenblick natürlich auch nicht beziffern. Wir sind aber dabei, das nach dem jetzigen Stand der Erkenntnisse alles noch mal zusammenzustellen.

Vorsitzender Andreas Otto: Nun noch zu den Fragen der CDU. – Herr Friederici!

Oliver Friederici (CDU): Die Fragen sind hinreichend beantwortet, können wir zurücknehmen.

Vorsitzender Andreas Otto: Herr Friederici ist schon zufrieden. – Dann hatte Herr Wolf von den Linken noch eine Frage gestellt.

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Ich glaube, Herr Wolf, in der Tat, diese Fragen sind auch im Aufsichtsrat analysiert und erörtert worden, und es wäre nun ganz falsch zu sagen, da sind keine Fehler gemacht worden. Ich glaube auch, dass ein Schwarzer-Peter-Spiel hier nicht angebracht ist, sondern auch in unserem eigenen Interesse tatsächlich versucht worden ist herauszubekommen, woran das denn lag – bis hin zu der Frage, ob diese ganze Brandschutzanlage überhaupt irgendwie funktionsfähig sein könnte oder ob das nur eine Frage der Umsetzung ist. Denn da sind Prozesse passiert, auch mit neuen Voraussetzungen, Anforder-

rungen an diese Anlage. Sie ist ja ursprünglich viel, viel kleiner konzipiert worden, und sie ist in ihrer Komplexität im Laufe des Projekts sehr stark gestiegen – das hat Herr Korkhaus auch versucht auszudrücken. Das kann man sich auch auf Schaubildern sehr schön angucken, wie sie mal aussah, wie sie heute aussieht und welche technischen Erweiterungen es da gegeben hat. Ich glaube, dass hier wesentliche Verzögerungen durch die Planer entstanden sind. Dass jetzt die einzelne Firma – oder einer schiebt es auf den anderen, das kennen wir auch, und jeder exkulpiert sich da – wir haben, wie gesagt, versucht, alle anzuhören – und mit unterschiedlichen Berichten. Eines hat sich aber herausgestellt, dass in der Tat die nicht rechtzeitige Erstellung der Voraussetzungen im Planungsbereich für die ausführenden Firmen eine große Herausforderung war und ist und dementsprechend mit dem Änderungspotenzial, was dauernd durch den Prozess auch passiert ist, hier eine Dimension erreicht ist, wo Terminabläufe, die ursprünglich mal geplant waren, sich nicht haben einhalten lassen. Jetzt genau prozentual zu sagen, was ist dafür ursächlich und wer hat da die meisten Fehler gemacht oder so, ist schwierig. Denn selbstverständlich – und das ist jetzt eine Prozessfrage – muss man in so einem Bereich auch damit rechnen, dass im Laufe von jetzt bei den Planungszeiten auch Jahren Veränderungen im Bau passieren und dass die eingearbeitet werden müssen. Das ist nichts Ungewöhnliches. Und selbstverständlich sage ich auch, ist die Frage, wann sagt man nein, dass man keine Änderungen mehr macht, weil die Auswirkungen so groß sind. Und: Hätte es Alternativen gegeben, wenn also die Voraussetzungen geschaffen werden mussten, damit diese Anlage nicht nur den weißen Rauch dort verarbeitet, sondern den schwarzen Rauch? Man ist da mittlerweile schon so tief reingegangen, dass man sich auch fragt, wie kann man das denn noch erfassen? Ob es denn Alternativen dazu gegeben hätte in dem bestehenden System, wie es geplant war, hätte man da umbauen müssen, umplanen müssen, umdenken müssen, hätte das zu Zeitersparnis geführt, zu Kostenersparnis, oder wäre das noch komplizierter geworden? Wer soll das in dem Sinne noch abschließend dann beurteilen und votieren können, wer hat da in welchem Moment dann etwas getan oder nicht getan, und ist es gemacht worden? Das ist hochkomplex und sehr, sehr schwierig.

Dementsprechend hat sich der Aufsichtsrat wesentlich darauf konzentriert, das ist die Frage, die ja hier auch immer wieder im Raume steht: Wie konnte es zu dieser späten Verschiebung des Termins kommen? Abgesehen mal davon, wenn wir im Dezember verschoben hätten, wäre die Aufregung auch groß gewesen, machen wir uns nichts vor. – [Zuruf] – Das mag sein. Aber ich sage mal, es ist ja nicht so, dass alles schön gewesen wäre, wenn es im Dezember gewesen wäre oder so. – Da ist mein Eindruck, den ich gewonnen habe – und ich glaube, da kann ich für den Aufsichtsrat sprechen –, dass da wirklich sehr, sehr viele Menschen beteiligt waren, die mit bester Absicht versucht haben, den Termin hinzukriegen, und zwar um Schaden von dem Unternehmen und dem Standort abzuwenden – nicht, um sich selbst da zu exkulpieren oder sonst was, sondern die Tag und Nacht daran gearbeitet haben, Lösungen zu finden, dass dieser Flughafen am 3. Juni eröffnet werden kann. Dabei sind höchstwahrscheinlich auch Fehler passiert. Und die Grundfrage ist: War die Lösung B, die Alternative zu der vollautomatisierten Brandschutzanlage, war die überhaupt ein Weg, der hätte funktionieren können? Oder war der nicht auch so risikobehaftet, dass man ihn hätte vielleicht gar nicht erst gehen sollen? Das ist so eine Frage, die ganz schwer zu beantworten ist. Aber das sind die Dinge, die dem Aufsichtsrat mitgeteilt worden sind, dass das eine Lösung sein kann – auch unter Beteiligung aller Fachleute, die dabei waren, und auch Verfahren, die ja offensichtlich in anderen größeren Projekten auch gegangen sind und dort auch zum Erfolg geführt haben. Insofern kann ich heute für meine persönliche Wertung nicht sagen, dass das so ein abstruser Weg war, und den hätte man gar nicht machen sollen, aber er war eben auch risikobehaftet.

Dann den Punkt zu finden, die Sache zu stoppen, das ist sicherlich eine der schwierigsten Sachen, die man macht, wenn man so kurz vor dem Ziel ist. Mir haben auch noch mal am Mittwoch etliche versichert, es hätten vielleicht nur noch drei Wochen sein müssen. Ich kann es aber natürlich nur so hinnehmen. Ich kann doch nicht sagen, wäre nicht gegangen, oder ist ja auch nicht gegangen. Es soll nur deutlich werden durch diese Hinweise, dass das nicht so abstrus war – und auch dieser Zeitablauf und dieses Dahinterherhecheln und Konzentration der Leute. Auch alle beteiligten Firmen haben mir gesagt, sie haben alle Kräfte zusammengezogen, sie haben zusätzliche Programmierer beschafft, um das alles noch hinzukriegen usw. Insofern ist es da ganz schwer, jetzt zu sagen, der Einzelne ist dafür verantwortlich, sondern insgesamt, glaube ich, hätten hier zumindest früher die Alarmglocken deutlicher läuten müssen, um den Eröffnungstermin zu stoppen. Da ist, glaube ich, der Punkt, und das haben wir auch so im Aufsichtsrat besprochen.

Vorsitzender Andreas Otto: Damit sind Sie erst mal durch. – Ich hatte vorhin vorgeschlagen, dass wir den Fraktionen noch kurz die Möglichkeit zur Reaktion geben. Besteht dieser Bedarf? – [Daniel Buchholz (SPD): Nur offen gebliebene Fragen!] – Das ist richtig, das ist ja damit gemeint. – [Zuruf von Daniel Buchholz (SPD)] – Herr Buchholz! Die Frage ist, sollen die Fraktionen hier noch mal eine Minute bekommen oder zwei, damit sie sagen können, was nicht beantwortet wurde? – Machen wir einfach ganz kurz. Herr Mayer hat sich zuerst gemeldet. – [Zuruf von Daniel Buchholz (SPD)] – Herr Kollege Buchholz! Wir machen kurz eine Reaktion, da können die Fraktionen sagen, was beantwortet ist und was nicht. Das habe ich vor der Beantwortung durch den Regierenden Bürgermeister hier so gesagt, da hat auch niemand widersprochen. Deshalb machen wir das einfach so, und dann sind wir auch durch mit dem Punkt – Herr Kollege Mayer hat sich gemeldet.

Pavel Mayer (PIRATEN): Vielleicht direkt im Anschluss, Herr Wowereit, an die letzte Frage, die Sie beantwortet haben, hätte mich dann doch noch interessiert, wie vor dem Hintergrund die Rolle von Herrn Körtgen zu bewerten war, weil das noch offen war, alles etwas schicksalhaft war, aber dann offenbar doch in irgendeiner Form personelle Veränderungen vorgenommen wurden, falls es noch eine Möglichkeit gibt, das zu beantworten, die Frage, die ich vorhin auch gestellt hatte, welche sachlichen, politischen oder Vertrauensstörungen dann zu dieser Entscheidung geführt haben. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Okay. – Herr Schäfer hat sich gemeldet. – Ich hatte eigentlich nur darauf gehofft, dass Sie sagen, was nicht beantwortet wurde. Wenn Sie jetzt neue Fragen stellen, dann kommen wir in die nächste Runde, das war eigentlich nicht die Absicht. – [Zuruf] – Gut, dann müssen wir den Regierenden Bürgermeister fragen, ob er darauf noch mal reagieren möchte. Aber eigentlich wollten wir jetzt langsam zum Schluss kommen. Deswegen hatte ich gesagt, kurz noch mal die Fraktionen. – Herr Schäfer hat sich dazu gemeldet.

Michael Schäfer (GRÜNE): Ich denke, wir sind in der Aufklärung der ganzen Vorkommnisse heute durchaus einen halben Schritt weitergekommen. Es ist immer noch nicht klar, wie hoch der Schaden ist, den diese Stadt hat. Es ist noch nicht klar, wie hoch der wirtschaftliche Schaden für die Unternehmen ist, die darunter leiden. Und es ist immer noch nicht so richtig klar, wer eigentlich verantwortlich ist. Da haben Sie: verantwortlich dafür etwa, dass ein Plan B offensichtlich nicht mit den Genehmigungsbehörden abgestimmt war, verantwortlich dafür, dass die Alarmglocken erst einen Monat vor Eröffnung läuten, obwohl die Probleme so

groß sind, dass fast ein Jahr Verzögerung die Folge ist. Da ist schon die Frage, inwieweit der politische Druck, den der Aufsichtsratsvorsitzende gemacht hat für diesen Termin, inwiefern der dafür verantwortlich ist, dass da scheinbar irgendwelche Schalldämpfer an Alarmglocken waren. Das würden wir schon noch gern genauer wissen. Da erhoffen wir uns aus den Akten, die wir hoffentlich bald einsehen können – Sie konnten da heute leider noch keinen Termin sagen, wann wir die einsehen können –, einiges. Wir erhoffen uns darüber auch aus dem Hauptausschuss neue Auskünfte, wie hoch der Schaden für die Stadt ist, der dadurch entsteht, und wie hoch die Folgen für die Wirtschaft sind. Herr Wowereit hat immer gesagt, mit diesem frühen Termin, der ist ambitioniert, damit gehe ich ein Risiko ein. Dieses Risiko tragen aber die Unternehmen, die davon betroffen sind, tragen die Steuerzahler – das ist eine suboptimale Situation, möchte ich mal sagen. Sie konnten heute nicht deutlich machen, worin diese erhöhte Wachsamkeit, die Sie selbst als Anspruch formuliert haben nach der ersten Verschiebung, worin die überhaupt bestand. Das konnten Sie heute nicht deutlich machen. Sie haben sich völlig auf die Informationen verlassen, die der Aufsichtsrat Ihnen gegeben hat. – [Vorsitzender Andreas Otto: Können Sie auch zum Schluss kommen?] – Ja, ich komme zum Schluss. Ich weiß nicht, warum Sie Angst vor diesem Redebeitrag haben. – [Zurufe] – Das ist der neutrale Vorsitzende. – Sie haben nicht deutlich machen können, worin in diese erhöhte Wachsamkeit bestand und was Sie unternommen haben, damit Sie an die Informationen kommen, die wichtig gewesen wären, um solche dramatischen Fehlentwicklungen rechtzeitig zu erkennen. Und dass das nicht rechtzeitig war, das ist ja offensichtlich.

Vorsitzender Andreas Otto: Okay, danke schön! – Die SPD hat sich gemeldet. – Herr Kreins!

Ole Kreins (SPD): Gerade an meinem Vorredner merkt man doch, hier versucht schon jemand eine Beurteilung dessen, was noch gar nicht aufgearbeitet ist, zu implementieren. Es ist einfach ein Spielchen der Opposition, und das ist hier heute auch wahrgenommen worden – jedenfalls von mir und meinen Fraktionskollegen. Ich möchte noch mal auf die Punkte hinweisen – erstens: Der Regierende Bürgermeister hat sich viel Zeit genommen, er hat ausführlich beantwortet. Die Dinge, die gefragt worden sind, sind ausführlich beantwortet worden, und in der Wahrnehmung dessen, was die Antworten sind, bin ich sehr zufrieden an dieser Stelle. Wir haben die Antwort zur Frage nach den Terminketten gehört, wir haben die Antwort auf die Frage nach dem Verhältnis zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung gehört. Wir haben die Antworten zu den Kosten gehört, die man jetzt durchaus noch nicht beziffern kann. Das muss ja mal die Opposition zur Kenntnis nehmen, dass hier einen ganzen Vormittag lang Antworten gegeben worden sind. Und ich bitte Sie, auch ganz intensiv den Datenraum zu nutzen und sich dann noch ein bisschen schlauer zu machen. Wenn das so ist, wie es ständig läuft, dass die Opposition das fordert, und dann sitzt da niemand drin, dann ist der Prozess noch sehr weit am Anfang. – Danke!

Vorsitzender Andreas Otto: Danke, Herr Kreins! – Sollen wir noch eine Fraktionsrunde machen? Hat sich noch jemand gemeldet? – Die CDU möchte nicht. – Okay, dann sind wir schon durch. Und Sie, Herr Regierender Bürgermeister, dürfen noch mal.

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Vor allen Dingen zu dem, was Herr Schäfer hier falsch behauptet, nämlich dass – [Zuruf] –, und das ist auch anders ausgeführt worden, Ihre Schlussfolgerung, dass die Variante B, nämlich die Mensch-Maschine-Lösung nicht mit dem Bauordnungsamt dort abgesprochen war. Dieser Weg, dass der gegangen wird, war

selbstverständlich mit dem Bauordnungsamt in Gesprächen. Da ist extra eine Task Force eingerichtet worden. – [Zuruf] – Ja, ob es denn – – Sie hat es nicht abgelehnt. Nein, noch mal, das haben wir aber versucht, wirklich lange herauszuarbeiten, weil es auch ganz wichtig ist. – Denn selbstverständlich, wenn man so eine Lösung sucht, ist doch das Erste, dass man sich mit dem Bauordnungsamt abstimmt, ob das überhaupt denkbar ist – so. Und da ist dieser Weg gegangen worden, auch unter Beteiligung des Bauordnungsamtes. Aber ich sage mal, es ist nicht am Bauordnungsamt gescheitert – das ist ganz wichtig. Das hätte am Ende auch sein können, wenn die gesagt hätten, sie haben nicht genug Prüfungszeiten oder weiß ich was alles. Dazu ist es aber gar nicht gekommen, weil mit der Verweigerung der Unterschrift des Planers beispielsweise die Antragstellung gar nicht in dem Umfang erfolgen konnte. Deshalb ist diese These, die Sie eben hatten, es ist mit denen nie irgendwie dieser Weg besprochen worden, wirklich falsch. Da bitte ich auch – – [Zuruf] – Ja, „abgestimmt“ ist jetzt eine Definition, die können wir hier an dem Tisch nicht finden. Jetzt müssten wir in die Protokolle hineingehen bei den Besprechungen, die die gemacht haben, was sie jetzt unter „Abstimmung“ verstehen können oder nicht. Eine Abstimmung kann ja nicht sein, dass jemand, der prüft, von vornherein sagt, er wird das genehmigen. Das kann ja keine Abstimmung sein. Aber dass dieser Weg so gegangen wird, mit dieser Halblösung, ist besprochen worden, nehme ich an – Herr Korkhaus kann das noch deutlicher machen. Insofern weiß ich nicht, ob man das Wort „Abstimmung“ sagen kann – ich bin da jetzt ein bisschen vorsichtig.

Joachim Korkhaus (BBI): Man müsste zunächst mal fragen, ob das Amt überhaupt bereit ist, über diese Lösung mit uns zu reden. Denn das ist schon bei anderen Bauvorhaben so gemacht worden, dass eben diese Vollautomation zur Inbetriebnahme nicht funktioniert hat, und da hat man sich damit beholfen. – [Zuruf] – Das kann ich Ihnen jetzt nicht beantworten. – [Oliver Höfinghoff (PIRATEN): Über welchen Zeitraum?] – Was meinen Sie jetzt mit „über welchen Zeitraum“? – [Zuruf von Oliver Höfinghoff (PIRATEN)] – Nein, nein, das war von Anfang an klar, sowie wir den ersten Kontakt mit dem Bauordnungsamt haben, dass wir gesagt haben, wenn wir am 3. 6. in Betrieb gehen, existiert diese Mensch-Maschine-Schnittstelle, und die ist dann von uns auf hundert Prozent Vollautomatik eingerichtet im IV. Quartal, Oktober/November 2012. – [Zuruf von Oliver Höfinghoff (PIRATEN)] – Das mag sein, dass die Berichterstattung da etwas anderes berichtet hat. Aber ich kann Ihnen berichten, denn ich war in den Besprechungen, und ich kenne da den Sachverhalt sehr genau.

Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit: Und es ist wichtig, das auch zur Kenntnis zu nehmen. Ob es dann zu einer Genehmigung geführt hätte, kann keiner jetzt sagen, weil es gar nicht zu diesem finalen Stadium dann gekommen ist.

Zu der Frage noch mal zu Herrn Körtgen. Ich sage mal, soweit man bei Personalangelegenheiten in der Öffentlichkeit auch etwas sagen kann: Der Aufsichtsrat war der Auffassung, dass auch für die Neuaufstellung und die Zukunftsbewältigung hier eine neue und andere Lösung gefunden werden sollte.

Vorsitzender Andreas Otto: Gut. Danke für die Beantwortung! – Wir haben damit den Tagesordnungspunkt Besprechung nach § 21 Abs. 3, Flughafen, für heute abgearbeitet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.