

Bericht

des Sonderausschusses BER

Tätigkeitsbericht des Sonderausschusses BER

Berichterstatter:

Thomas von Gizycki (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Beschlussempfehlung:

Der Landtag nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Inhalt

1. Organisation und Struktur des Sonderausschusses BER	3
1.1. Einsetzungsbeschluss und Aufgabestellung des Sonderausschusses BER	3
1.2. Mitglieder und Vorsitz	5
1.2.1 Mitglieder	5
1.2.2 Vorsitz	6
1.3. Arbeitsweise	6
2. Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	8
2.1. Die Geschäftsführung	9
2.2. Der Aufsichtsrat	10
2.3. Die Gesellschafterversammlung	12
3. Schwerpunktthemen	12
3.1. Bericht über die Aufsichtsratssitzungen der FBB GmbH 2019 - 2021	13
3.2. Baufortschritt und Inbetriebnahme des Flughafen BER	16
3.2.1. Arbeit des Sonderausschusses in der 5. und 6. Legislaturperiode	16
3.2.2. Sachstand 2019	18
3.2.3. Sachstand 2020 und Inbetriebnahme	20
3.3. Finanzielle Situation der FBB GmbH	27
3.3.1. Überblick bis 2019	27
3.3.2. Sachstand 2019	29
3.3.3. Sachstand 2020	30
3.3.4. Sachstand 2021	43
3.3.5. Überblick über die Kapitalzuführungen an die FBB und wesentliche Kennzahlen der Jahresabschlüsse	47
3.4. Fluglärmenschutz: Sachstand 2019-2021	49
3.4.1. Überblick bis 2019	50
3.4.2. Schallschutzprogramm 2019 - 2021	53
3.4.3. Lärmentgelte	60
3.4.4. Flugrouten	62
4. Fachgespräche und Anhörungen	62
4.1. Anhörung der Beigeordneten des Landkreises Dahme-Spreewald zum Baufortschritt am Flughafen BER (3. Sitzung am 03. 02.2020)	62
4.2. Fachgespräch zu den Flugrouten am BER (7. Sitzung am 13.07.2020)	63
4.3. Fachgespräch zu den Prognosen einer Studie über die Entwicklung der Konzernergebnisse der FBB für 2019 bis 2023	65
4.4. Tätigkeitsbericht des Fluglärmenschutzbeauftragten und Schallschutzberatung des Landkreises Teltow-Fläming (9. Sitzung am 12.10.2020)	68
5. Einzelthemen	69

5.1.	Personalfragen	69
5.1.1.	Wechsel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Flughafen BER	69
5.1.2.	Sparmaßnahmen im Personalbereich	70
5.1.3.	Kurzarbeit bei der FBB	72
5.2.	Masterplan BER 2040	73
5.3.	Verkehrsinfrastrukturentwicklung	75
5.4.	(Vorzeitige) Schließung von Tegel	77
5.5.	Sonstiges	79
5.5.1.	Aktualität der eingesetzten Software im Flughafen BER.....	79
5.5.2.	Möglichen Umsiedlung der Siedlung Hubertus	79
5.5.3.	Teilnahme an Eröffnungsfeiern am Flughafen BER.....	79
5.5.4.	Überführungsflüge vom Flughafen Tegel zum Flughafen Berlin.....	80
5.5.5.	Anpassung der Arbeits- und Abfertigungsabläufe unter Corona-Pandemie-Bedingungen 80	
5.5.6.	Stromunfälle am Flughafen	81
5.5.7.	Vogelsterben an der Glasfassade	81
6.	Fachliche Empfehlungen.....	82
7.	Literaturverzeichnis	82

1. Organisation und Struktur des Sonderausschusses BER

1.1. Einsetzungsbeschluss und Aufgabestellung des Sonderausschusses BER

Der Landtag hat in seiner 3. Sitzung am 20. November 2019 auf Antrag der SPD-Fraktion, der CDU-Fraktion, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion DIE LINKE (Drucksache 7/150 [ND]) gemäß § 73 Absatz 2 der Vorläufigen Geschäftsordnung des Landtages Brandenburg einstimmig einen Sonderausschuss zum Flughafen BER eingesetzt.

Der angenommene Antrag hatte den folgenden Wortlaut:

„Einsetzung eines Sonderausschusses BER

Der Landtag möge beschließen:

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

2. Der Sonderausschuss hat die Aufgabe, alle relevanten Themen und Fachfragen zum Flughafen BER zusammenzuführen und konzentriert zu bearbeiten. Damit soll er den Prozess der Fertigstellung, der Inbetriebnahme und der Umfeldentwicklung des Flughafens begleiten und zugleich für Transparenz sowie zügige Information sorgen.
3. Der Sonderausschuss tagt regelmäßig.
4. Der Sonderausschuss besteht aus 11 Mitgliedern. Die Landtagsverwaltung stellt dem Sonderausschuss einen Ausschussreferenten zur Verfügung. Der im Kapitel 01 010 bei Titel 428 10 im Haushaltsplan 2019/2020 ausgebrachte kw-Vermerk für die E 14 Stelle zur Betreuung des BER-Sonderausschusses in der 6. Wahlperiode wird zu diesem Zweck bis zur Beendigung des BER-Sonderausschusses in der 7. Wahlperiode verlängert.
5. Der Sonderausschuss wird dem Landtag spätestens drei Monate vor Ende der Wahlperiode des Landtages einen schriftlichen Endbericht über die Tätigkeit und entsprechende fachliche Empfehlungen vorlegen. Der Landtag kann jederzeit einen Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses verlangen.

Begründung:

In der 6. Wahlperiode des Landtages Brandenburg hat sich der Sonderausschuss BER als hilfreiches Instrument zur politischen Begleitung der BER-Problematik erwiesen. Die immer noch zahlreich vorhandenen Herausforderungen, wie beispielsweise die geplante Eröffnung im Oktober 2020, die Bewältigung auftretender finanzieller Risiken, die rechtmäßige Umsetzung des Schallschutzes oder die Umfeldentwicklung, machen die Einsetzung eines Sonderausschusses BER auch in der 7. Wahlperiode des Landtages Brandenburg erforderlich.

Im Einzelplan des Landtages ist bislang eine Stelle der Wertigkeit E 14 für die Betreuung des BER-Sonderausschusses ausgebracht. Diese Stelle trägt einen kw-Vermerk, da ursprünglich davon auszugehen war, dass der BER-Sonderausschuss spätestens mit Ablauf der 6. Legislaturperiode seine Arbeit beendet. Da die Notwendigkeit besteht, den Sonderausschuss auch in der 7. Legislaturperiode einzurichten, ist im Antrag zu bestimmen, dass die mit einem kw-Vermerk versehene Stelle über die 6. Legislaturperiode hinaus zweckgebunden genutzt werden darf.“

Der Ausschuss hatte folglich insbesondere zur Aufgabe, alle Themen und Fachfragen zum Flughafen BER zusammenzuführen und konzentriert zu bearbeiten. Damit sollte, anknüpfend an die Tätigkeit des Sonderausschusses BER in der 5. und 6. Wahlperiode, der Prozess der Fertigstellung des Flughafens begleitet und zugleich für Transparenz sowie zügige Information gesorgt werden.

Neben der unmittelbaren Information seitens der Landesregierung und der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft sollten insbesondere der Baufortschritt

bzw. Bauzustand am Flughafen BER, die im Oktober 2020 geplante Eröffnung sowie die finanziellen Risiken erörtert werden. Zudem befasste sich der Ausschuss mit dem Thema Schallschutz und der Umsetzung des Schallschutzprogramms der Flughafengesellschaft und der Umfeldentwicklung.

1.2. Mitglieder und Vorsitz

1.2.1 Mitglieder

Gemäß § 10 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Landtages Brandenburg (GOLT) erfolgt die Besetzung der Ausschüsse nach dem Verfahren Hare/Niemeyer (Proporzverfahren). Auf Antrag des Präsidiums beschloss der Landtag unter Berücksichtigung der Stärkeverhältnisse der Fraktionen folgende Besetzung der Ausschüsse (Drucksache 7/154-B):

Ausschüsse mit 11 Mitgliedern:

SPD-Fraktion	3 Mitglieder und 3 stellvertretende Mitglieder
AfD-Fraktion	3 Mitglieder und 3 stellvertretende Mitglieder
CDU-Fraktion	2 Mitglieder und 2 stellvertretende Mitglieder
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	1 Mitglied und 1 stellvertretendes Mitglied
Fraktion DIE LINKE	1 Mitglied und 1 stellvertretendes Mitglied
BVB / FREIE WÄHLER Fraktion	1 Mitglied und 1 stellvertretendes Mitglied

Der Sonderausschuss BER setzte sich aus den nachstehend aufgeführten Ausschussmitgliedern zusammen.

	Ordentliche Mitglieder:	Stellvertretende Mitglieder:
SPD-Fraktion	Ortwin Baier Helmut Barthel Tina Fischer	Mike Bischoff Ludwig Scheetz Jörg Vogelsänger
AfD-Fraktion	Steffen Kubitzki Daniel Freiherr von Lützow Franz Josef Wiese	Lars Günther Rolf-Peter Hooge Daniel Münschke

CDU-Fraktion	Frank Bommert Nicole Walter-Mundt	Steeven Bretz Ingo Senftleben
Fraktion DIE LINKE	Marlen Block	Andrea Johlige
Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	Thomas von Gizycki	Clemens Rostock
BVB / FREIE WÄHLER Fraktion	Matthias Stefke	Dr. Philip Zeschmann

1.2.2 Vorsitz

Das Präsidium des Landtages Brandenburg führt gemäß § 74 Absatz 3 GOLT eine Einigung über die Ausschussvorsitze herbei. Kommt keine Einigung zustande, erfolgt die Verteilung nach dem d'Hondt-Verfahren. Der Hauptausschuss, die weiteren Fachausschüsse, die Sonderausschüsse sowie der Petitionsausschuss bilden dabei eine Folge.

Gemäß der Festlegung des Präsidiums vom 13. November 2019 fiel das Vorschlagsrecht für den Vorsitz des Sonderausschusses BER an die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und für die Stellvertretung an die AfD-Fraktion. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN schlug den Abgeordneten Thomas von Gizycki als Vorsitzenden und die AfD-Fraktion den Abgeordneten Steffen Kubitzki als stellvertretenden Vorsitzenden vor. Der Ausschuss wählte daraufhin in seiner 1. Sitzung am 28. November 2019 den Abgeordneten Thomas von Gizycki zum Vorsitzenden sowie den Abgeordneten Steffen Kubitzki zum stellvertretenden Vorsitzenden.¹

1.3.Arbeitsweise

Der Sonderausschuss BER tagte in insgesamt 12 Sitzungen. Aufgrund der Corona-Pandemie wurden die Sitzungen mehrheitlich als Telefon- oder Videokonferenz durchgeführt. Eine Sitzung fand als auswärtige Sitzung am Flughafen BER statt. Insgesamt tagte der Sonderausschuss rund 22 Stunden und 15 Minuten.

Der Ausschuss verständigte sich im Grundsatz darauf, sich beim Terminplan an den Sitzungen des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zu orientieren. Der Ausschuss tagte aus diesem Grund immer montags im Anschluss an die am Freitag zuvor stattgefundenen Sitzungen des Aufsichtsrates FBB. Durch die unmittelbar nach den Aufsichtsratssitzungen einberufenen Ausschusssitzungen des Sonderausschusses sollte eine zeitnahe, zügige und umfangreiche Weitergabe von Informationen und Inhalten der im Aufsichtsrat besprochenen und diskutierten Themen an die Ausschussmitglieder erfolgen.²

¹ Vgl. P-SBER 7/1 S. 5 - 6.

² Vgl. P-SBER 7/1 S. 6.

Von herausgehobener Bedeutung war die Berichterstattung der Landesregierung sowie der Geschäftsführung der FBB. Hierzu waren als Mitglied der Landesregierung Frau Ministerin Schneider (Ministerin und Chefin der Staatskanzlei), Frau Ministerin Lange und Herr Staatssekretär Stolper (Ministerium der Finanzen und für Europa) und Herr Minister Beermann (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung) regelmäßig bei Sitzungen des Ausschusses anwesend. Vonseiten der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (im Folgenden: FBB) waren Herr Bretschneider (Aufsichtsratsvorsitzender der FBB), Prof. Dr. Lütke Daldrup (Vorsitzender der Geschäftsführung der FBB) und Herr Wagner (Bereichsleiter Schallschutz & Umwelt der FBB) in nahezu allen Sitzungen anwesend. Herr Halberstadt (Geschäftsführer Personal) und Frau von Massenbach (Kaufmännische Geschäftsführerin) waren ab der 7. bzw. der 9. Sitzung ebenfalls bei den Sitzungen anwesend. Sie berichteten dem Ausschuss zum aktuellen Stand und zu den aktuellen Themen rund um den Flughafen BER. Die Ausschussmitglieder hatten die Gelegenheit sowohl die Vertreter der Landesregierung als auch die Geschäftsführung der FBB zu befragen und zentrale Informationen einzuholen. Die mündliche Berichterstattung wurde regelmäßig durch schriftliche Präsentationen vonseiten der Flughafengesellschaft und Stellungnahmen und schriftlichen Berichten der Landesregierung ergänzt.³

Die Vertreter der FBB berichteten regelmäßig über die jeweils letzte Vorstandssitzung der Flughafengesellschaft sowie über den Sachstand zum Baufortschritt, über den Sachstand zum Schallschutzprogramm der FBB und über die aktuelle finanzielle Situation der Flughafengesellschaft, über welche auch Frau Ministerin Lange (Ministerium der Finanzen und für Europa) berichtete.

Weiterhin konnten die Ausschussmitglieder in Begleitung eines Fraktionsmitarbeiters in die Unterlagen des Aufsichtsrates der FBB Akteneinsicht, gemäß Artikel 56 Absatz 3 der Verfassung des Landes Brandenburg, nehmen. Diesbezüglich waren zahlreiche Unterlagen von der Landesregierung als vertraulich zu behandelnde Dokumente eingestuft worden, weshalb die Einsichtnehmenden in den jeweiligen Fällen zur Geheimhaltung verpflichtet wurden.

Darüber hinaus führte der Sonderausschuss verschiedene Anhörungen und Fachgespräche durch, bei denen Sachverständige und Vertreter der Kommunen (gemäß § 81 Absatz 1 Satz 1 GOLT) gehört wurden.

In der 3. Sitzung berichtete die Beigeordnete und Dezernentin für Verkehr, Bauwesen und Umwelt des Landkreises Dahme-Spreewald, Frau Zettwitz, über die Zusammenarbeit zwischen der FBB und dem Landkreis sowie den aktuellen Stand hinsichtlich der Genehmigungsverfahren und der Inbetriebnahme des Flughafens BER.⁴

³ Vgl. P-SBER 7/1 S. 7.

⁴ Vgl. Kapitel 4.1.

In der 7. Sitzung wurde der Vertreter der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH), Herr Niebergall, angehört. Dieser berichtete über die geplanten Flugrouten am Flughafen BER und die zu erwartenden Messwerte in Bezug auf Lärmbelastung.⁵

Im Rahmen der 8. Sitzung wurde ein Fachgespräch zu den Prognosen der Studie „Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen der Skylla Insolvenz und der Charybdis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken“ durchgeführt. Hierzu waren die Autoren der Studie, Prof. Dr. Gemünden und Herr Wolf sowie als Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young GmbH, Herr Seidel, eingeladen.⁶

In der 9. Sitzung berichtete die Beigeordnete des Landkreis Teltow-Fläming, Frau Biesterfeld, über die Aufgaben des Landkreises im Bereich des Fluglärmschutzes, insbesondere bezüglich der Fluglärmberatung und der Fluglärmschutzbeauftragten für den Flughafen Schönefeld. Herr Strogies, Fluglärmschutzbeauftragter des Landkreises Teltow-Fläming, berichtete zudem über seine Tätigkeit unter Rückgriff auf eine Präsentation.⁷

Neben den Ausschusssitzungen, die im Landtag oder als Telefon- und Videokonferenz durchgeführt wurden, fand in der 9. Sitzung am 12. Oktober 2020 eine nichtöffentliche Begehung der Baustelle des Flughafens BER in Verbindung mit einer auswärtigen Sitzung im Konferenzzentrum des Flughafens Schönefeld statt. Bei der Begehung standen das Terminal 1 und das Terminal 2 im Fokus. Eine eigentlich ebenfalls am Flughafen BER geplante 4. Sitzung des Sonderausschusses BER am 23. März 2020 musste aufgrund der Corona-Pandemie kurzfristig abgesagt werden. Inhaltlich informierten sich die Ausschussmitglieder am gleichen Tag in einer Telefonkonferenz über die am Freitag zuvor erfolgte Aufsichtsratssitzung.

2. Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Im Zuge der Befassung des Ausschusses mit sämtlichen für den Flughafen BER relevanten Themen ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), die für den Bau des Flughafens BER und den Betrieb der Flughäfen Tegel und Schönefeld zuständig ist, von herausgehobener Bedeutung, weshalb nachfolgend eine rechtliche und organisatorische Skizzierung der Gesellschaft erfolgen soll.

Die FBB, im Jahr 1991 gegründet und mit Sitz in Schönefeld, betreibt seit Ende Oktober 2020 den Flughafen BER und ist für dessen weiteren Ausbau nach der Inbetriebnahme hauptverantwortlich zuständig. Zuvor hat die FBB den Flughafen Schönefeld betrieben, der im Rahmen der Inbetriebnahme des Flughafens BER als Terminal 5 des neuen Hauptstadtflughafens integriert wurde. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben kann die Gesellschaft auf Beschluss der Gesellschafterversammlung

⁵ Vgl. Kapitel 4.2.

⁶ Vgl. Kapitel 4.3.

⁷ Vgl. Kapitel 4.4.

ähnliche oder andere dem Geschäftszweck dienende Unternehmen gründen, erwerben oder sich an ihnen beteiligen.⁸

Die Organe der Gesellschaft sind gemäß Gesellschaftervertrag die Geschäftsführung, die Gesellschafterversammlung sowie der Aufsichtsrat. Die Gesellschafter der FBB sind die Länder Berlin und Brandenburg zu je 37 % sowie die Bundesrepublik Deutschland zu 26 %.

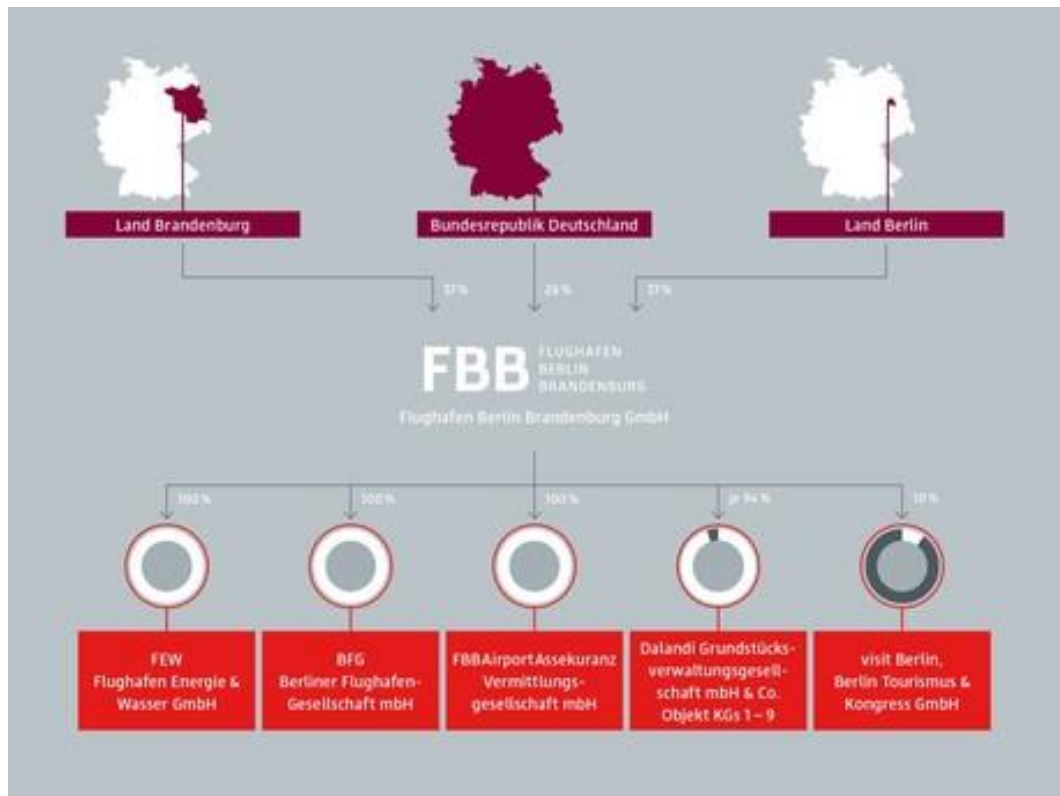


Abbildung 1: Beteiligungsverhältnisse der FBB⁹

2.1. Die Geschäftsführung

Die Geschäftsführung der FBB besteht seit September 2020 aus:¹⁰

- **Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup**, Vorsitzender der Geschäftsführung (seit März 2017)
- **Aletta von Massenbach**, Kaufmännische Geschäftsführerin (seit September 2020)
- **Michael Halberstadt**, Geschäftsführer Personal (seit Mai 2020)

⁸ Vgl. § 2 Gesellschaftsvertrag der FBB GmbH.

⁹ Vgl. <https://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueberuns/unternehmensorganisation/beteiligungsstruktur/index.php>.

¹⁰ Stand: 21. Mai 2021.

Vorgänger des Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup waren Dr. Karsten Mühlenfeld (2015 - 2017), Hartmut Mehdorn (2013 - 2015) sowie Rainer Schwarz (2006 - 2013). Auf eigenen Wunsch bat Prof. Dr. Lütke Daldrup im Frühjahr 2021 um seine vorzeitige Entlassung als Vorsitzender der Geschäftsführung zum 30. September 2021.¹¹ Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Tätigkeitsberichtes stand fest, dass ihm Aletta von Massenbach nachfolgen soll.

Als Geschäftsführerin Finanzen war zuvor Frau Heike Fölster (2013-2020) und als Geschäftsführer Personal Herr Dr. Manfred Bobke-von Camen tätig gewesen.

Die Geschäftsführung wird durch den Aufsichtsrat bestellt sowie abberufen. Sie führt die Geschäfte der Gesellschaft nach Maßgabe der Gesetze, des Gesellschaftsvertrages und der Geschäftsanweisung für die Geschäftsführung, die der Aufsichtsrat erlässt. Die Geschäftsführungsbefugnis der Geschäftsführer erstreckt sich auf alle Handlungen, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt. Geschäftsführungshandlungen, die darüber hinausgehen, bedürfen für jeden Einzelfall einen Gesellschafterbeschluss der drei Gesellschafter.¹²

2.2. Der Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der FBB setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen. Hiervon benennen die Anteilseigner insgesamt 10 Mitglieder, davon der Bund zwei sowie die Länder Berlin und Brandenburg jeweils vier Mitglieder.¹³

Vorsitzender des Aufsichtsrates der FBB ist seit März 2017 Rainer Bretschneider. Zuvor war der Regierende Bürgermeister von Berlin, Michael Müller, Vorsitzender des Aufsichtsrates. Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung, bestellt die Mitglieder der Geschäftsführung und beschließt den von der Geschäftsführung aufgestellten Wirtschaftsplan für das kommende Geschäftsjahr. Zahlreiche Rechtsgeschäfte, zum Beispiel die Aufnahme von Darlehen, die Zuschlagserteilung sowie der Abschluss von Verträgen ab einer in der Geschäftsanweisung festzulegenden Gegenstandssumme und die Einstellung von Angestellten, deren Vergütung eine vom Aufsichtsrat in der Geschäftsanweisung festzulegenden Höhe überschreitet, bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrates.¹⁴

Der Aufsichtsrat setzt sich nach einigen Personalwechseln aus folgenden Mitgliedern zusammen:¹⁵

Vertreter des Landes Brandenburg

¹¹ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/12, S. 5.

¹² Vgl. § 6 Gesellschaftsvertrag der FBB.

¹³ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 4.

¹⁴ Vgl. § 10 Gesellschaftsvertrag der FBB.

¹⁵ Vgl. <https://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensorganisation/aufsichtsrat/index.php> (Stand: 15.04.2021).

- Rainer Bretschneider,
Vorsitzender des Aufsichtsrates und ehemaliger Staatssekretär in der
Staatskanzlei des Landes Brandenburg
- Frank Stolper,
Staatssekretär im Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes
Brandenburg
- Henner Bunde,
ehemaliger Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe Berlin
- Katja Rex,
Geschäftsführerin für Personal und Soziales H.E.S. Hennigsdorfer
Elektrostahlwerke GmbH

Vertreter des Landes Berlin

- Vera Junker
Staatssekretärin in der Senatsverwaltung für Finanzen Berlin
- Gerry Woop,
Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Kultur und Europa Berlin
- Prof. Dr.-Ing. Norbert Preuß,
Geschäftsführender Gesellschafter der Preuss Project Partner GmbH
- Jörg Simon,
Vorstandsvorsitzender der Berliner Wasserbetriebe

Vertreter der Bundesrepublik Deutschland

- Werner Gatzert,
Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen
- Dr. Gerhard Schulz,
Vorsitzender der Geschäftsführung der Toll Collect GmbH und
ehemaliger Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Arbeitnehmervertreter:

- Holger Rößler,
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats und ver.di Bezirk Berlin
- Enrico Rümker, ver.di Berlin
- Jens Gröger, ver.di Nordostbrandenburg
- Claudia Heinrich, Betriebsratsvorsitzende Flughafen Berlin
Brandenburg GmbH
- Ralph Struck, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- Olaf Christoph, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- Verena Schumann, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- Gerhard Voß, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- Sven Munsonius, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

- Peter Lindner, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft gibt es vier Ausschüsse: den Projektausschuss, den Finanz- und Prüfungsausschuss, den Präsidialausschuss sowie den Personalausschuss.¹⁶

2.3. Die Gesellschafterversammlung

Die Gesellschafterversammlung fungiert als höchstes Gesellschafterorgan, dessen Vorsitz der Vorsitzende des Aufsichtsrates führt, und beschließt unter anderem über folgende Sachverhalte:

- Auflösung der Gesellschaft,
- Änderung des Gesellschaftsvertrages,
- Wahl des Abschlussprüfers,
- Wahl der Geschäftsführer,
- Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Aufsichtsrates,
- Entlastung des Aufsichtsrates und der Geschäftsführer,
- Grundsätzliche Maßnahmen im Zusammenhang mit Aus- und Neubau des Flughafens BER,
- Feststellung des Jahresabschlusses.

Die Beschlüsse über oben genannte Aufgaben bedürfen dabei einer Mehrheit von 75 % der abgegebenen Stimmen.¹⁷

3. Schwerpunktthemen

In der 7. Wahlperiode waren zwei Ereignisse für den Flughafen BER und damit auch für den Sonderausschuss BER von besonderer Bedeutung. Zum einen war es die Inbetriebnahme des Flughafens BER am 31. Oktober 2020, zum anderen war es die Anfang 2020 beginnende Corona-Pandemie, infolge derer der Flugverkehr insgesamt stark eingebrochen ist. Der Sonderausschuss BER befasste sich substantiell mit vier zentralen Themenfeldern und „festen“ Tagesordnungspunkten, die nachfolgend dargestellt werden. In Kapitel 3 wird dabei auf zentrale Schwerpunkte, mit denen sich der Sonderausschuss BER umfänglich befasst hat, vertiefend eingegangen. Bei der nachfolgenden Zusammenfassung handelt es sich um die resümierende Wiedergabe der ständigen Tagesordnungspunkte, die im Ausschuss behandelt wurden. Für eine vollumfassende und detaillierte Wiedergabe der Beratungen und Ausführungen der Abgeordneten im Ausschuss wird an dieser Stelle auf die umfassenden Sitzungsprotokolle des Ausschusses verwiesen.¹⁸

¹⁶ Vgl. Antwort der Bundesregierung vom 13.05.2019, Bundestagsdrucksache 19/10091, Seite 3.

¹⁷ Vgl. § 13 Gesellschaftsvertrag der FBB.

¹⁸ Vgl.

<https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/servlet.starweb?path=LBB>

3.1. Bericht über die Aufsichtsratssitzungen der FBB GmbH 2019 - 2021

In der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 2. Dezember 2019 wurde berichtet, dass innerhalb der FBB nun eine stärkere Einbindung des Betriebes in den Bauprozess erfolgt. Seit 2017 waren sogenannte „Kompetenzteams“ für technische Anlagen gebildet worden, wie beispielsweise für die Entrauchungsanlage, die Brandmeldeanlage oder die Steuerungsanlage. Diese werden jetzt mit stärkerem Fokus auf den Betrieb umstrukturiert.¹⁹ Zudem hatte der Aufsichtsrat den Wirtschaftsplan für das Jahr 2020 beraten und abgestimmt, wobei dieser erst mit der Bestätigung durch die Gesellschafter wirksam wird.²⁰

In der 3. Sitzung am 3. Februar 2020 wurde über die bereits in der 2. Sitzung des Sonderausschusses angekündigte Aufsichtsratsklausur berichtet, die im Januar 2020 stattgefunden hatte. Themenschwerpunkte waren die Qualität der Arbeit des Aufsichtsrates sowie strategische Fragen zum Flughafen und zur Flughafenentwicklung.²¹ Diskutiert wurden unter anderem auch die Arbeitsweise der Ausschüsse, die Organisation und Arbeitsweise von Büros und es gab eine interne Arbeitsgruppe zur Optimierung der Aufsichtsratsarbeit.²² Zudem waren Vertreter verschiedener Fluggesellschaften und der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) anwesend, um über die Zukunft des Luftverkehrs in Deutschland und Berlin zu sprechen. So ging es um die Auswirkungen der Klimadiskussion auf die Passagierzahlen, aber auch um Pläne zur Einrichtung eines Luftfahrt Drehkreuzes am Flughafen BER.²³ Es stellte sich heraus, dass die Deutsche Lufthansa AG diesbezüglich zurückhaltend agierte. Im Interesse der FBB waren dagegen Direktverbindungen aus Berlin in die Welt. Auch Gebührenfragen und die Servicequalität waren Thema der Klausur. Der Flughafen BER hat ein vergleichsweise hohes Gebührenniveau, welches die Airlines hinterfragten, da die Flughäfen Schönefeld und Tegel in diesem Bereich bisher nicht an der Spitze lagen.²⁴

Der Aufsichtsrat befasste sich auch mit der Zukunft des Flughafens BER und den Auswirkungen auf den Businessplan, welcher von der Geschäftsführung erstellt und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen und hinterfragt wurde.²⁵

Auch die Personalsituation in der Geschäftsführung der FBB war ein Thema. Die Finanzgeschäftsführerin Frau Förster beendete zum Jahresende 2019 ihre Tätigkeit bei der FBB und Herr Dr. Bobke-von Carmen (Geschäftsführer Personal) ging im März 2020 in den Ruhestand. Die Nachbesetzung beider Positionen erfolgte mit Hilfe eines

/ELVIS/LISSHFL.web&search=WP%3d7+AND+%28DART%3dA+AND+KOR%3dSonderausschuss+B
ER%29+AND+SPER%3d%22%22.

¹⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/2, S. 6.

²⁰ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 5.

²¹ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 4, P-SBER 7/3, S. 4.

²² Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/3, S. 5.

²³ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/3, S. 4 - 5.

²⁴ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 5.

²⁵ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 5

Personaldienstleisters.²⁶ So wurde Herr Michael Halberstadt Anfang Mai 2020 zum Geschäftsführer Personal ernannt und Frau Aletta von Massenbach wurde ab dem 1. September 2020 Finanzgeschäftsführerin.²⁷

Im Rahmen der 7. Sitzung am 13. Juli 2020 wurde deutlich, dass auch im Bereich der Führungsebene ein Beitrag zu den Sparmaßnahmen aufgrund der Corona-Pandemie geleistet wird. Entgegen eines im Jahr 2019 gefassten Grundsatzbeschlusses entschied der Aufsichtsrats nunmehr, die Suche nach einem neuen Technikchef nicht zu Ende zu führen, um die weitere Entwicklung der Situation vorerst abzuwarten und zu klären, wie mit dem gesamten Geschäftsbetrieb umgegangen wird.²⁸ Die Betreuung des Technikbereichs im Unternehmen erfolgte zu dem Zeitpunkt durch drei Personen, der Chefin für den Bereich IT, dem Chef für das Facilitymanagement und dem Chef im Bereich Bau. Die Bereiche „Ausbauprogramme“ und „Terminal“ wurden mit der Folge zusammengelegt, dass zwei von fünf leitenden Positionen im Bereich Bau eingespart wurden.²⁹ Die Stelle des Leiters „Tiefbau“ wurde bewusst nicht besetzt, da - anders als im Masterplan 2040 festgelegt - wegen des Einbruchs des Flugverkehrs aufgrund der Corona-Pandemie nunmehr keine unmittelbare Realisierung des Terminals 3 erfolgen sollte.³⁰

Zentrales Thema der Aufsichtsratssitzung am 9. Oktober 2020 war die Inbetriebnahme des Flughafens BER.³¹ Berichtet wurde in der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 12. Oktober 2020 auch über die für Januar 2021 geplante Strategieklausur. In dieser standen die Beratungen über die Vorstufe des Businessplans, der im Frühjahr 2021 beschlossen werden sollte, und Beratungen zu dem Thema Finanzen und allgemeine Zukunftsausrichtung im Vordergrund.³² Zu dem Wirtschaftsplan 2021 hatte es bereits umfassende Beratungen im Aufsichtsrat und im Finanz- und Prüfungsausschuss gegeben, wobei die zentrale Frage war, wieviel Geld die FBB von den Gesellschaftern benötigt.³³

Auch war über die Höhergruppierung zweier Betriebs- und gleichzeitig Aufsichtsratsmitglieder gesprochen worden. Die Höhergruppierung war durch den ehemaligen Geschäftsführer Personal vorgenommen worden. Dieser sah sich dem Vorwurf ausgesetzt, dass die Höhergruppierung ohne sachlichen Grund erfolgte. In der Folge ermittelte die Staatsanwaltschaft. Die notwendigen Rückforderungen waren zu diesem Zeitpunkt eingeleitet, aber der gesamte Vorgang missfiel dem Aufsichtsrat.³⁴

Die Zukunft des Luftverkehrs in der Region war das zentrale Thema der Aufsichtsratssitzung am 27. November 2020. Laut den Prognosen waren es rund 9 Millionen Passagiere an den Flughäfen Tegel, Schönefeld und BER, im Vergleich zu

²⁶ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 6.

²⁷ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/6, S. 3.

²⁸ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/7, S. 7.

²⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 10.

³⁰ Vgl. Kapitel 5.2 und Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 10.

³¹ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/9, S. 5, vgl. auch Kapitel 3.2.3.

³² Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/9, S. 6, P-SBER 7/10, S. 5.

³³ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/9, S. 6.

³⁴ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/9, S. 6, 8.

36 Millionen Passagieren im Jahr 2019. Die Hoffnung lag auf Verbesserungen im zweiten Halbjahr 2021, wobei mit realistischen Zahlen erst im Frühjahr 2021 gerechnet wurde. Der Umgang mit den finanziellen Folgen und die Maßnahmen zur Einsparung von Kosten sollten bis zum Jahresende 2021 geprüft werden, insbesondere was den Bereich der Infrastruktur anbelangte.³⁵ Es wurde ein „Ausgabenboard“ unter Vorsitz der kaufmännische Geschäftsführerin zur wöchentlichen Überprüfung jeder Ausgabe geschaffen.³⁶

In der 11. Sitzung des Sonderausschusses BER am 1. Februar 2021 wurde berichtet, dass die geplante Strategieklausur des Aufsichtsrates wegen der Corona-Pandemie nicht stattgefunden hatte. Stattdessen war eine Telefonkonferenz zu der Verkehrsentwicklung und der finanziellen Lage durchgeführt worden. Die Themen wie Perspektiven, Zusammenarbeit und technische Fragen wurden ausgeklammert, weil informelle Diskussionen in einzelnen Gruppen des Aufsichtsrates pandemiebedingt nicht möglich gewesen waren.³⁷

Berichtet wurde auch über die Veränderung im Aufsichtsrat. Die Berliner Aufsichtsratsposition von Herrn Schucht war seit Jahresende 2020 nicht besetzt und die Tätigkeit von Herrn Bretschneider wurde bis zum 30. Juni 2021 verlängert, um die Übergangssituation zu erleichtern.³⁸

Die bereits angesprochene vorzeitige Entlassung des Vorsitzenden der Geschäftsführung Prof. Dr. Lütke Daldrup zum 30. September 2021 war Thema der 12. Sitzung am 15. März 2021.³⁹ Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme war eine Neustrukturierung der Geschäftsverteilung innerhalb der Gesellschaft und des Vorstandes erforderlich und für Frühsommer 2021 geplant. Die Dreier-Standard Besetzung hatte sich in der Vergangenheit aber bewährt, so der Vorsitzende des Aufsichtsrates.⁴⁰ Seit 2017 waren alle Führungspositionen der FBB ausgeschrieben worden. Auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW erklärte der Aufsichtsratsvorsitzende, dass er aufgrund der wirtschaftlichen Lage der Flughafengesellschaft keine Möglichkeit zur Gehaltsteigerung im Managementbereich sah.⁴¹ Die Landesregierung betonte, dass im April 2021 eine entsprechende Entscheidung zur Besetzung der Stelle des neuen Geschäftsführers in der gesetzlichen Zuständigkeit des Aufsichtsrats erfolgen wird. Die Kritik des Landesrechnungshofs im Jahresbericht 2020 im Abschnitt „Mängel bei der Bestellung und Anstellung der Geschäftsführungsmitglieder vom GmbH-Landesbeteiligungen“ werde sehr ernst genommen.⁴²

³⁵ Vgl. Kapitel 3.3.3.

³⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/10, S. 8.

³⁷ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/11, S. 5, 10.

³⁸ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/11, S. 6.

³⁹ Vgl. Kapitel 2.1.

⁴⁰ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/12, S. 5.

⁴¹ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/12, S. 11.

⁴² Vgl. Ministerin Lange, P-SBER 7/12, S. 10, 22.

3.2. Baufortschritt und Inbetriebnahme des Flughafen BER

Ebenso wie in den ersten beiden Wahlperioden seit Einsatz des Sonderausschusses BER, waren Baufortschritt und -zustand, neben der Finanzsituation der FBB, zentrales Thema des Ausschusses. Während es in den vorangegangenen Legislaturperioden jedoch vordringliche Aufgabe des Ausschusses war, sich einen Überblick über die komplexe Bausituation zu verschaffen, standen in der 7. Wahlperiode zunehmend Baufertigstellung und Inbetriebnahme im Fokus. Es gelang, rechtzeitig vor der Inbetriebnahme am 31. Oktober 2020, die gravierendsten Mängel abzuarbeiten und alle notwendigen Genehmigungen einzuholen. Der Ausschuss begleitete den Übergang von der Baufertigstellung zum Betrieb und vor allem das ORAT-Programm sowie die Übungen mit Komparsinnen und Komparsen unter Pandemiebedingungen.

3.2.1. Arbeit des Sonderausschusses in der 5. und 6. Legislaturperiode

Der im Jahr 1996 durch die Gesellschafter der FBB beschlossene Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen BER, der nach dem Planfeststellungsbeschluss durch die brandenburgische Luftfahrtbehörde 2004 schließlich im Jahr 2006 mit dem ersten Spatenstich begann,⁴³ wurde nach der erneuten Absage der Inbetriebnahme des Flughafens BER für das Jahr 2013 über drei Legislaturperioden durch den Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburgs begleitet. Der Baufortschritt bzw. der Bauzustand stellte bei der parlamentarischen Kontrolle über die Jahre hinweg einen Schwerpunkt dar, insbesondere nachdem die Inbetriebnahme des Flughafens BER im Jahr 2012/2013 wegen der fehlenden Abnahme des Projektes, insbesondere der Anlagentechnik durch die Bauordnungsbehörde, kurzfristig verschoben wurde und es im Jahr 2017 zu einer erneuten Verschiebung des Eröffnungstermins kam.⁴⁴

Im Rahmen des Sonderausschusses BER, der auf Grundlage des Einsetzungsbeschlusses vom 23. Januar 2013⁴⁵ in der 5. Legislaturperiode des Landtags Brandenburgs zum ersten Mal zusammentrat, wurde im Bereich des Baufortschrittes in den ersten Sitzungen des Jahres 2013 durch die FBB vor allem über die umfangreiche Bestandsaufnahme hinsichtlich der verschiedenen Probleme auf der Baustelle berichtet, die im Sommer 2013 abgeschlossen war und bis Ende des Jahres ausgewertet wurde. Daneben hatte die Flughafengesellschaft zur Bearbeitung der verschiedenen Problemfelder das Beschleunigungsprogramm „Sprint“ etabliert, um eine schnelle bauliche Umsetzung zu erreichen. Als kritische Punkte wurden unter anderem die Verbesserung des Dialogs mit dem zuständigen Bauordnungsamt und die Mängelbeseitigung bei Baumängeln, die in der Endphase vor der geplanten

⁴³ Vgl. <https://www.berlin-airport.de/de/presse/informationen-ber/rueckblick/historie-ber-ueberblick/index.php> (zuletzt abgerufen: 16.04.21).

⁴⁴ Vgl. Tätigkeitsbericht des Sonderausschusses BER, 5. WP, Drs. 5/8963, S. 27.

⁴⁵ Vgl. Beschluss des Landtages Brandenburg, Einsetzung eines Sonderausschusses BER, Drucksache 5/6648(2.ND)-B.

Inbetriebnahme 2012 entstanden waren, identifiziert. Daneben wurde insbesondere der Brandschutz als kritischer Bereich benannt.⁴⁶

In der letzten Sitzung des Sonderrausschusses BER der 5. Legislaturperiode berichtete die FBB Anfang 2014 über Baufortschritte, aber auch über erhebliche Probleme die insbesondere im Zusammenhang mit der Kabelsanierung festgestellt worden waren. Diese Kabelprobleme waren durch die fehlende Einhaltung der Baureihenfolge im Hinblick auf die im Juni 2012 geplante Eröffnung verursacht worden. Zudem gab es Verzögerungen im Bereich der Entrauchungsanlage. Nach dem internen Terminplan der FBB wurde damals mit einem Bauende im IV. Quartal 2014 gerechnet, wobei diese Terminplanung auch nach eigener Einschätzung der FBB mit vielen Unsicherheiten behaftet war.⁴⁷

Die vielen Mängel, Wechsel von Geschäftsführern und Bauunternehmen führten nicht nur zu jahrelangen Verzögerungen bei der Baufertigstellung, sondern hatten auch erheblich höhere Baukosten zur Folge, die die Flughafengesellschaft schwer belasten. Die Mitglieder des Landtages kritisierten in einem Beschluss vom 27. Juni 2014, dass die Informationspolitik seitens der FBB nur bedingt geeignet wäre, Transparenz über den Bauzustand herzustellen, nicht zuletzt aufgrund von unterschiedlichen Darstellungsarten des Baufortschrittes seitens der FBB.⁴⁸

Auch in der 6. Legislaturperiode setzte der Sonderrausschuss BER seine Tätigkeit fort, wobei in der 1. Sitzung am 15. Dezember 2014 im Bereich des Baufortschritts vier besondere Herausforderungen durch die FBB hervorgehoben wurden. Zum einen gab es unterschiedliche Zuständigkeits- und Rechtsbereiche, die im Rahmen der integrierten Verkehre (d. h. Luft- und Bahnverkehr) berücksichtigt werden mussten. Zudem hatte die Größe des Vorhabens sehr lange Flucht- und Rettungswege zur Folge, die mit hohen Anforderungen an die Anlagentechnik einhergingen. Hinzu kam, dass aufgrund der baulichen und anlagentechnischen Komplexität die Gebäudetechnik an ihre physikalischen Grenzen gebracht wurde. Als Viertes hatten die nationalen und internationalen gesetzlichen Anforderungen ein sehr anspruchsvolles „Sonder-Baurecht“ geschaffen. Zudem hatten die vielfachen Veränderungen und Erweiterungen des Bauprojekts dessen generell bestehende Komplexität noch gesteigert und die Abweichungen vom Regelablauf für Bauprojekte ab 2010 aufgrund des Zeitdrucks hatten ebenfalls massive Auswirkungen auf die Gesamtplanung gehabt. Laut Angaben der FBB war aber eine „Revitalisierung“ des BER-Projekt im Rahmen des „Sprint“-Programms erreicht worden, und in dessen Rahmen die Komplexität des Projekts durch Herunterbrechen der Gesamtaufgabe in Module erreicht worden war. Nach der Gesamtterminplanung war der Abschluss der baulichen Ausführungen für März 2016 und die Eröffnung des Flughafens BER für das zweite Halbjahr 2017 vorgesehen.⁴⁹

⁴⁶ Vgl. Tätigkeitsbericht 5. WP, Drs. 5/8963, S. 27 - 34.

⁴⁷ Vgl. Tätigkeitsbericht 5. WP, Drs. 5/8963, S. 35 - 37.

⁴⁸ Vgl. Beschluss des Landtages zum Tätigkeitsbericht des Sonderausschusses BER, Drs. 5/9287-B, 27. Juni 2014.

⁴⁹ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 24 - 26.

Im Verlauf des Jahres 2015 berichtete die FBB von Verzögerungen im Projekt von drei bis vier Monaten, die unter anderem durch die Insolvenz einer systemrelevanten Firma und dem größeren Umfang des 5. und 6. Nachtrags zur Baugenehmigung sowie systematischen Mängeln im Bereich des Brandschutzes verursacht wurden.⁵⁰

Im Jahr 2016 zeichnete sich ab, dass die Eröffnung im Jahr 2017 nicht zu realisieren war, denn hinsichtlich der Nachträge zur Baugenehmigung waren weitere Nachreichungen erforderlich. Zwar wurde Ende 2016 der 5. Nachtrag zur Baugenehmigung genehmigt, aber im Bereich der Brandschutz- und Entrauchungsanlage bestanden noch die Schwierigkeiten, dass die Brandschutzkonzepte der Deutschen Bahn für den Bahnhof von 2009 und das Brandschutzkonzept für das Fluggastterminal von 2012 stammten und insoweit nicht deckungsgleich waren. In diesem Bereich konnte aber nach „Spitzengesprächen“ eine Lösung gefunden werden.⁵¹

Anfang des Jahres 2017 wurde dem Sonderausschuss durch die FBB von Problemen bei den Automatiktüren und der Sprinkleranlage berichtet, die durch einen Planungsfehler ausgelöst worden waren. Im Juli 2017 verkündete die Landesregierung den Bau des Terminals T2, es wurde aber auch festgestellt, dass der allgemeine Baufortschritt hinter den Erwartungen lag. Im Herbst 2017 berichtete die FBB über die neue Zielsetzung, die bauliche Fertigstellung Ende August 2018 zu erreichen, um im September 2018 mit der Wirkprinzipprüfung beginnen zu können. Im Anschluss an die letzte Ausschusssitzung des Jahres 2017 wurde die Festlegung des Eröffnungstermins auf Oktober 2020 bekannt gegeben.⁵²

Zu Beginn des Jahres 2018 wurden von der FBB noch vier prüfpflichtige Anlagengruppen als „kritische Pfade“ benannt, denen im Hinblick auf die Rahmenterminplanung eine besondere Bedeutung beigemessen wurde. Dabei handelte es sich um die Entrauchungssteuerung, die Brandmeldeanlagen, die Sicherheitsstromversorgung und die Sprinkleranlage. Im Verlauf des Jahres 2018 und der ersten Hälfte des Jahres 2019 wurden drei der vier Pfade fertiggestellt und final geprüft, sodass in der letzten Ausschusssitzung des Sonderausschusses BER in der 6. Legislaturperiode im März 2019 nur noch die Brandmeldeanlage als kritische Anlage angesehen wurde.⁵³

3.2.2. Sachstand 2019

In der 2. Sitzung des Sonderausschusses am 2. Dezember 2019 berichtete die FBB über die vor der geplanten Inbetriebnahme am 31. Oktober 2020 noch vorzunehmenden Schritte und stellte den Terminplan für den konkreten Ablauf der Inbetriebnahme vor. Bei der konkreten Terminwahl war für die FBB insbesondere die Vermeidung von Verkehrsspitzen ausschlaggebend. Aus diesem Grund war ein Termin

⁵⁰ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 27 - 28.

⁵¹ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 29 - 30.

⁵² Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 30 - 32.

⁵³ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 33 - 35.

nach den Herbstferien und an einem Wochentag mit wenig Verkehr gewählt worden. Um den Umzug von Flughafen Tegel zum Flughafen BER zu entzerren, aber einen zu langen Doppelbetrieb zu vermeiden, war geplant, die Airlines in drei Gruppen einzuteilen und den Umzugsprozess im Zeitraum einer Woche durchzuführen. Der Termin für den Umzug des Regierungsflughafens durch den Bund wurde vonseiten der FBB für den Sommer 2020 prognostiziert.⁵⁴

Nach Auffassung der FBB waren noch zwei wichtige Stufen vor der Eröffnung zu meistern:⁵⁵

- Die **sicherheitstechnische Abnahme** unter Beteiligung des TÜV und des Landkreises Dahme–Spreewald musste erreicht werden. In diesem Bereich gab es bestimmte Positionen der Bauordnung, die noch abgearbeitet werden mussten, bevor das Sicherheitstestat ausgestellt werden konnte.
- Die **Abläufe im Flughafen mussten getestet** werden, was als Hauptaufgabe für den Frühsommer und Herbst 2020 definiert wurde. Insbesondere der Doppelbetrieb der beiden Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld und der Testbetrieb des Flughafens BER wurde von der FBB als Herausforderung für den eigenen Betrieb aber auch die zahlreichen Subunternehmer bezeichnet.

Im Detail berichtete die FBB über die Situation auf der Baustelle.

Im Terminal 1 wurde im Rahmen der Wirkprinzipprüfung bereits das Zusammenwirken aller technischen Anlagen getestet. Die Prüfung war nahezu abgeschlossen bis auf zwei kleinere Nachprüfungen bezüglich der Rauchschränke und Schnittstellen zu der Brandmeldefunktion des Bahnhofs. Diese waren für Januar 2020 geplant. Von zwölf prüfpflichtigen Anlagegruppen waren elf bereits von übergeordneten Prüfsachverständigen abgenommen worden. Die Mängelbeseitigung betraf die Anlagegruppe Sicherheitsstromversorgung/Sicherheitsbeleuchtung, wobei von 98 Verteilbereichen bereits circa 50 % geprüft waren und mit dem Abschluss der Prüfung im Frühjahr 2020 gerechnet wurde. Die betrieblichen Anlagen, wie Elektroversorgung, Gebäudeleittechnik, Alarmierungs- und Informationstechnik, waren alle nahezu fertig und die zeitnahe Übernahme in die Betriebsführung war geplant.⁵⁶

Hinsichtlich des Terminals 2 wurde über Fortschritte bei den Bauarbeiten berichtet. Eine Fertigstellung des Terminals zum Zeitpunkt der Eröffnung des Flughafens BER wurde für möglich gehalten. Eine Abwicklung des gesamten Flugverkehrs über andere Terminals aufgrund des generellen Abfalls der Verkehrsnachfrage, bedingt durch das Ende der Herbstferien und den Winterfahrplan, wurde aber ebenfalls als mögliche Option beschrieben.⁵⁷

⁵⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/2, S. 8, 9.

⁵⁵ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 5.

⁵⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/2, S. 6 - 7.

⁵⁷ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 6.

Neben den Fortschritten an den Terminals ging die FBB auch auf die Übergabe der Dokumente an die Bauaufsichtsbehörde ein und berichtete, dass diese im Baudokumentationszentrum auf der Baustelle gebündelt wurden, und die Übergabe bereits teilweise stattgefunden hatte. Laut Planung der FBB werde dieser Prozess im Frühjahr 2020 abgeschlossen.⁵⁸

Im Hinblick auf die Veränderung der Aufgaben im Vorfeld der Inbetriebnahme gab es zudem Veränderungen im Bereich der Strukturen der Flughafengesellschaft. Seit 2017 wurden sogenannte „Kompetenzteams“ für technische Anlagen (wie Entrauchungsanlage, Brandmeldeanlage, Steuerungsanlage, etc.) gebildet, die bei der Umstrukturierung jetzt einen stärkeren Fokus auf den Betrieb bekommen sollten (wie Anlagebetrieb, Facilitymanagement).⁵⁹

Schließlich führte die FBB aus, dass ein baurechtlich sicheres Gebäude noch nicht den Anforderungen für einen fertiggestellten Flughafen genüge.⁶⁰ Insoweit wurde auf die von der Flughafengesellschaft eingeleitete Vorbereitung hinsichtlich des ORAT-Verfahrens (Operational Readiness and Transfer) hingewiesen. Dieses ist luftfahrttechnisch von der internationalen Flug-Transport-Vereinigung (International Air Transport Association - IATA) und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organization - ICAO) vor der Inbetriebnahme eines Flughafens zum Zweck der Übung der Prozeduren durch die Airlines, das Bodenpersonal, die Feuerwehr, etc. vorgeschrieben.⁶¹ Insoweit war bereits mit den Schulungen der eigenen MitarbeiterInnen und den MitarbeiterInnen der Prozesspartner begonnen worden und der Beginn der Testphase, die sechs Monate in Anspruch nehmen sollte, war für April 2020 angesetzt.⁶²

3.2.3. Sachstand 2020 und Inbetriebnahme

In der 3. Ausschusssitzung am 3. Februar 2020 berichtet die FBB, dass die Wirkprinzipsprüfung des Terminals 1 abgeschlossen wurde und der Abschlussbericht nach einer letzten Prüfung im Januar 2020 hinsichtlich der Schnittstelle des Fluggastterminals zum Bahnhof erwartet wurde. Bei dem Abschlussbericht über die Wirkprinzipsprüfung und den Abschlussberichten über die prüfpflichtigen Anlagegruppen durch übergeordnete Sachverständige handelte es sich um die letzten Bescheinigungen, die gemäß § 76 Absatz 1 Nr. 4 BbgBO durch die FBB als Bauherrin vorzulegen waren. Hinsichtlich der prüfpflichtigen Anlagen lagen bereits sechs von sieben notwendigen Bescheinigungen vor. Lediglich hinsichtlich einer Anlagengruppe stand die notwendige Bescheinigung noch aus. Im Fluggastterminal waren auch noch Heißgasrauchversuche im Gange, deren Abschluss im März 2020 erwartet wurde.

⁵⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/2, S. 7.

⁵⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/2, S. 6.

⁶⁰ Vgl. Herr Bretschneider und Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/2, S. 5 und S. 7.

⁶¹ Vgl. Tätigkeitsbericht 5. WP, Drs. 5/8963, S. 34.

⁶² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/2, S. 7.

Auch bei Terminal 2 wurden Fortschritte im Bauprozess verzeichnet und mit der Wirkprinzipsprüfung sollte im April 2020 begonnen werden.⁶³

Auch die Zusammenstellung der Dokumentation und die Übergabe an die Bauordnungsbehörde wurde erneut thematisiert und es wurde berichtet, dass nach der ersten Übergabe des Dokumentenpaketes im November 2019 ein weiteres Dokumentenpaket übergeben worden war. Es war geplant, das Abschlusspaket mit der Baufertigstellungsanzeige gemäß § 68 Absatz 5 BbgBO im März/April 2020 zu übergeben.⁶⁴ Generell zeigte sich im Rahmen der Anhörung der Beigeordneten und Dezernentin für Verkehr, Bauwesen und Umwelt des Landkreises Dahme-Spreewald, die in Kapitel 4.1 im Detail dargestellt wird, dass die Kommunikation und Zusammenarbeit mit dem zuständigen Bauordnungsamt inzwischen gut funktionierte.⁶⁵

Im Übrigen berichtete die FBB detailliert über die Organisation des ORAT-Testbetriebs. Im Rahmen eines Ausrufes auf der Website der Flughafengesellschaft waren aufgrund des großen Interesses in kürzester Zeit 20 000 Freiwillige für den Testbetrieb gefunden worden, die vor allem Abläufe am Check-In, bei der Gepäckannahme und -abgabe, beim Durchlaufen der Sicherheitskontrolle, dem Boardingvorgang und bei der Ankunft testen sollten. Für die Tests waren 25 Testtage mit 500 bis 600 Freiwilligen angesetzt worden, wobei eine Sondertestphase für den Bahnhof und Tests bei Nacht vorgesehen waren. Den Freiwilligen wurde ein kostenloses ÖPNV-Ticket bzw. ein kostenloser Parkplatz sowie Verpflegung am Testtag angeboten. Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE betonte die FBB, dass das Mindestlohngesetz für die freiwilligen Komparsinnen und Komparsen nicht anwendbar sei, weil kein Arbeitsvertrag mit diesen geschlossen werde. Das normale Besucherprogramm bei dem sich Interessierte das Flughafengebäude bereits vor Eröffnung anschauen konnten, sollte für die Zeit des ORAT-Verfahrens nicht mehr stattfinden.⁶⁶

In der 5. Sitzung am 20. März 2020 betraf die Berichterstattung der FBB zunächst den Baufortschritt im Terminal 1. Diesbezüglich wurde berichtet, dass mittlerweile alle Arbeiten abgeschlossen waren und die erforderlichen Bescheinigungen vollständig vorlagen. Diese Bescheinigungen waren auch bereits in Form des dritten Abschlusspakets der Bauaufsichtsbehörde zugeleitet worden. Die Bauaufsichtsbehörde war nun mit der finalen Prüfung der Unterlagen beschäftigt.⁶⁷

Auch im Hinblick auf Terminal 2 wurde von Baufortschritten berichtet. Allerdings gab es Beeinträchtigungen auf der Baustelle, denn aufgrund der durch die Corona-Pandemie bedingten Einschränkungen der Freizügigkeit von Bürgern der Europäischen Union waren 20 bis 25 % weniger Arbeiterinnen und Arbeiter anwesend. Wegen der damit einhergehenden Verzögerungen bei den Bauarbeiten äußerte die

⁶³ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/3, S. 6 - 7; Anlage 2.2.1, P-SBER 7/3, S. 29 - 33.

⁶⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/3, S. 7.

⁶⁵ Vgl. Heike Zettwitz, P-SBER 7/3, S. 7 - 8.

⁶⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/3, S. 9 - 10.

⁶⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 3.

FBB, dass dies zu Druck bei der anvisierten Fertigstellung zum Eröffnungstermin am 31. Oktober 2020 führte und diese nicht garantiert werden könnte. Die Gesamteröffnung war aber nach Auffassung der Flughafengesellschaft nicht gefährdet, weil es durch die Corona-Pandemie bereits zu einem massiven Verkehrseinbruch (damals etwa 1 000 Passagiere pro Tag an beiden Flughäfen im Vergleich zu normalerweise 100 000 Passagiere pro Tag) gekommen war und bei der Eröffnung im Herbst deshalb auch weniger Flugverkehr erwartet wurde.⁶⁸

Zudem berichtete die Flughafengesellschaft über Sanierungsarbeiten am zukünftigen Terminal 5 (Schönefeld Alt). Daneben wurde über die Umbauten im Bereich der Gastronomie- und Einzelhandelsflächen gesprochen. Durch die Verordnungen der Länder Berlin und Brandenburg wurde der Betrieb der Geschäfte an den Bestandsflughäfen stark eingeschränkt. Die FBB gab an, dass intensive Gespräche mit den Eigentümern der Flächen am Flughafen BER geführt wurden, um diese bei baulichen Vorbereitungen zu unterstützen. Es wurde erwartet, dass die meisten Geschäfte im Herbst fertig sein würden, aber es wurde nicht ausgeschlossen, dass die Betreiber aufgrund der geringeren Einnahmen wegen der Corona-Beschränkungen in Schwierigkeiten geraten würden.⁶⁹

In Bezug auf den ORAT-Prozess wurde angekündigt, dass bei den Tests mit den Komparsinnen und Komparsen die Hygiene- und Abstandsregeln berücksichtigt würden und die Übungen bei minimalstem Personaleinsatz und größtmöglicher räumlicher Trennung absolviert würden. Der Beginn des Prozesses war weiterhin für Ende April 2020 vorgesehen.⁷⁰

In der 6. Sitzung am 18. Mai 2020 berichtete die FBB, dass die Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald die Nutzungsfreigabe bezüglich des Terminals 1 erteilt hatte und wie angekündigt am 30. April 2020 mit den Übungen mit den Dienstleistern, der Polizei, dem Zoll und den weiteren Partnern begonnen worden war, um das Funktionieren der Abläufe im Rahmen des ORAT-Prozesses zu testen. Die Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden als zufriedenstellend bewertet und auch von externen Experten hatte es hinsichtlich des ORAT-Prozesses eine positive Bewertung gegeben. Als nächster großer Schritt wurde die Errichtung der Sicherheitslinie im August 2020 genannt. Im Bereich des Terminals 2 waren bestimmte Bauziele wegen der durch die Corona-Pandemie bedingten reduzierten Zahl von ArbeiterInnen auf der Baustelle (etwa ein Drittel weniger) und Lieferschwierigkeiten aufgrund der Störung der internationalen Lieferkette nicht erreicht worden. Die Nutzung des Terminals zum Eröffnungstermin war deshalb nicht gesichert, aber wegen der zurückgegangenen Passagierzahlen auch nicht erforderlich.⁷¹

In der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 13. Juli 2020 wurde dann von der FBB ausführlich über die Vorbereitung des Inbetriebnahmeprozesses und dem genauen

⁶⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 4.

⁶⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 4.

⁷⁰ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 5.

⁷¹ Vgl. Herr Bretschneider und Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 3 - 5.

Ablaufplan für die Inbetriebnahme berichtet. Bauliche Probleme gab es zu diesem Zeitpunkt nicht mehr und alle baurechtlichen Genehmigungen lagen vor. Nur noch die luftrechtliche Genehmigung stand aus, deren Erteilung nach Auffassung der Flughafengesellschaft unproblematisch war.⁷²

Der Funktionstest im Terminal 1 war nahezu abgeschlossen und die meisten Anlagen waren bereits an die jeweiligen Betriebsbereiche übergeben worden. Die Abnahme nach Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) war vorangeschritten und fast alle der circa 4 800 Räume waren an die zukünftigen Nutzer übergeben worden. Lediglich Schönheitsreparaturen wurden noch durchgeführt.⁷³

Im Terminal 2, das sich weiterhin in der Bauphase befand, wurde mit dem Beginn der Wirkprinzipsprüfung und Übergabe der einzelnen ausgebauten Bereiche an die Betriebsteams Anfang August 2021 gerechnet, sodass eine Fertigstellung zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flughafens BER nicht sicher war.⁷⁴

Im Hinblick auf den Bau von Terminal 3, der im Rahmen des Masterplans 2040 vorgesehen war, führte die FBB aus, dass aufgrund des Einbruchs des Flugverkehrs eine unmittelbare Realisierung dieses Bauprojekts nicht mehr verfolgt wurde. Zwar sollte das Baugenehmigungsverfahren weiter betrieben werden, die konkrete Umsetzung wurde aber um drei bis vier Jahre verschoben.⁷⁵

Im Rahmen des ORAT-Programms berichtete die FBB, dass seit zweieinhalb Monaten zweimal die Woche Tests durchgeführt worden waren und von den 9 000 eingeladenen Komparsinnen und Komparsen pro Testtermin 400 bis 500 Personen teilgenommen hatten. Insgesamt waren bereits 21 von 47 Testtagen absolviert worden. Anfang August 2020 sollte mit dem sogenannten „Cleaning“, d. h. der Sicherheitsüberprüfung des Flughafens, begonnen werden. Mit Hilfe der Bundespolizei würden die Sicherheitskontrollen auf der Luftseite des Gebäudes scharfgeschaltet. Die FBB gab im Übrigen an, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Luftseitenbereich arbeiteten, sicherheitsüberprüft seien und eine Zulassung von der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) erhalten hätten. Für Ende August 2020 wurde zudem eine Brandschutz- und Räumungsübung im Flughafenbahnhof und Terminal mit 800 Komparsinnen und Komparsen und 40 Einsatzkräften der Flughafenfeuerwehr geplant.⁷⁶

Die FBB teilte zudem die Terminplanung zum konkreten Ablauf der Inbetriebnahme im Herbst 2020 mit. Der Probetrieb sollte am 15. Oktober 2020 abgeschlossen werden, sodass noch zwei Wochen Vorbereitungszeit bis zur Inbetriebnahme vorhanden sein würden. Am 1. November 2020 sollte mit dem Normalbetrieb am Flughafen BER begonnen werden. Die Südbahn sollte am 4. November 2020 eröffnet werden. Die letzten Umzugsschritte vom Flughafen Tegel sollten am 7. und 8. November 2020

⁷² Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/7, S. 6.

⁷³ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 7.

⁷⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 8 - 9.

⁷⁵ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 10.

⁷⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 8.

erfolgen und danach sollte der kommerzielle Flugverkehr am Flughafen Tegel eingestellt werden. Die FBB ging davon aus, dass bei der Inbetriebnahme eine Auslastung von 40 % des üblichen Flugverkehrs zu erwarten sei (derzeit 20 %; für Juli 2021 wurden 30 % erwartet). Dies werde zur Entlastung bei der Inbetriebnahme führen. Im Übrigen versicherte die FBB, dass die Einhaltung der Hygieneregeln bei Inbetriebnahme gewährleistet sein werde. Auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW verwies die Flughafengesellschaft auf ihr Hygienekonzept, das bereits zu Beginn der Pandemie für die Baustelle und die Bestandsflughäfen entwickelt worden war.⁷⁷

Auf Nachfrage der SPD-Fraktion berichtete die Flughafengesellschaft, dass das im Rahmen der Debatte um die temporäre Schließung des Flughafens Tegel, die Bundesregierung ursprünglich den Plan verfolgt hatte, das Regierungsterminal am 15. Juni 2020 in Betrieb zu nehmen. Allerdings habe es diesbezüglich eine Planänderung beim Bund gegeben und die Inbetriebnahme werde jetzt im Oktober anvisiert, wobei es noch keine offizielle Mitteilung vonseiten der FBB gegeben hatte.⁷⁸

Auf eine weitere Frage der SPD-Fraktion berichtete die FBB im Hinblick auf die Entwicklung bei verschiedenen Airlines, dass die Deutsche Lufthansa AG (im Folgenden: Lufthansa) sich in einem Konsolidierungsprogramm befand und eine interne Umstrukturierung geplant ist. Aus diesem Grund hatte die Lufthansa entschieden, dass im kommenden Jahr nur etwa die Hälfte der Flotte in der Luft sein wird. Die Zielrichtung des Prozesses war laut FBB noch nicht klar, wobei angenommen wurde, dass es zu einer stärkeren Konzentration auf das Privatkundensegment kommen würde, da der Flugverkehr im Bereich des Geschäftskundensegments weniger würde. Das Rohrwerk der Lufthansa Technik am Flughafen BER hatte aufgrund der geringeren Verkehrszahlen auch einen geringeren Bedarf an Wartungsarbeiten verzeichnet. Allerdings war der Mietvertrag für die Werkstatt bis 2022 verlängert worden und die Flughafengesellschaft berichtete, dass sie auch hinsichtlich einer weiteren Verlängerung gesprächsbereit wäre. Im Übrigen gab es Pläne bezüglich der Errichtung eines Hangars durch Easyjet am Flughafen BER. Dies wurde von der FBB als Signal seitens der Fluggesellschaft interpretiert, einen maßgeblichen Teil des Luftverkehrsbetriebes am BER abwickeln zu wollen.⁷⁹

In der 8. Sitzung am 14. September 2020 teilte die FBB mit, dass noch kleinere Baumaßnahmen im Terminal 1 im Bereich des „Marktplatzes“, im Vorfeldbereich an den Schranken und an der „Tegel-Lounge“ vorgenommen wurden. Sobald der Flughafen Schönefeld geschlossen werde, war nach Aussage der FBB auch die Errichtung einer „Schönefeld-Lounge“ geplant. Im Hinblick auf den Mieterausbau befanden sich 96 der insgesamt 111 Mietflächen im Endausbau, wobei der Ausbau bei 37 Mietflächen bereits abgeschlossen war. Weitere 54 Flächen würden bis zur Inbetriebnahme fertiggestellt. Diese Fertigstellung erfasste sowohl die Abnahme durch die Behörden als auch die Ausstattung mit entsprechenden Waren. Auch Terminal 2 war vollständig fertiggestellt, die Wirkprinzipsprüfung erfolgreich durchgeführt und die

⁷⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 8 - 9.

⁷⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 10.

⁷⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 10.

Abnahme im Gange. Der Ausbau der Handelsflächen war allerdings noch nicht erfolgt.⁸⁰

Auf Nachfrage der SPD-Fraktion berichtete die Flughafengesellschaft, dass die meisten Airlines in Terminal 1 untergebracht sind, während Ryanair das Terminal 5 (Schönefeld Alt) nutzen wird. Generell sah die Planung vor, dass beide Startbahnen gleichmäßig angesteuert werden sollten. Genauere Angaben waren aber aufgrund der unvorhersehbaren Verkehrssituation und des Fehlens eines koordinierten Winterflugplanes noch nicht möglich. Bei Volllast wurde allerdings davon ausgegangen, dass voraussichtlich etwas mehr Flüge über die Nordbahn abgewickelt würden.⁸¹

Schließlich teilte die Flughafengesellschaft auf eine Frage der Fraktion BVB/FW mit, dass der Flughafencode, der von der IATA (International Air Transport Association) vergeben wird, für den Flughafen Tegel bereits am 25. Oktober 2020 umgestellt wird. Das bedeutete, dass „TXL“ aus dem System gestrichen wird. Vom 25. Oktober bis 7. November 2020 mussten für die Flüge über Tegel das Kürzel „TXL“ deshalb händisch eingegeben werden, weil die Code-Veränderungen nur bei einem Wechsel von Sommer- auf Winterflugplan zulässig ist.⁸²

Kurz vor der Inbetriebnahme des Flughafens BER in der 9. Sitzung am 12. Oktober 2020 konzentrierte sich die Berichterstattung der FBB auf die letzten Planungsschritte. Im Terminal 1 war die Installation der Schrankenanlage abgeschlossen worden und die Restarbeiten im Bereich des Mietausbaus wurden noch vorgenommen. Das Terminal 2 war grundsätzlich fertiggestellt und bereits der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Allerdings war aus betriebswirtschaftlichen Gründen entschieden worden, von einer Inbetriebnahme des Terminals abzusehen, obwohl die notwendigen Sachverständigenprüfungen vorlagen und die sicherheitstechnischen Anlagen betriebssicher und wirksam waren. Die Nutzung des Dienstgebäudes der Bundespolizei, das bereits im Sommer fertiggestellt und übergeben worden war, war am 11. September 2020 aufgenommen worden. Auch der Probetrieb im Rahmen des ORAT-Verfahrens war fast abgeschlossen. 45 der 47 Tage waren bereits erfolgreich absolviert worden, wobei 9 000 Komparsinnen und Komparsen und 20 000 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der FBB und von Prozesspartnern geplant waren. In den letzten Wochen vor Inbetriebnahme war noch die intensive Prüfung der luftseitigen Prozesse vorgesehen.⁸³

Die FBB präsentierte in der Sitzung einen konkretisierten Ablaufplan hinsichtlich der Inbetriebnahme des Flughafens BER und der Schließung des Flughafens Tegel: Am 31. Oktober 2020 sollten am Nachmittag die ersten beiden Flugzeuge am Flughafen BER landen und am Abend sollten die ersten regulären Ankünfte, insbesondere der Airline Easyjet erfolgen. Der erste Abflug war für den 1. November 2020 vorgesehen.

⁸⁰ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 30 - 31.

⁸¹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 31.

⁸² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 32.

⁸³ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup und Herr Bretschneider, P-SBER 7/9, S. 5,7 - 8.

Die Eröffnung der Südbahn sollte, wie bereits in der 7. Sitzung angekündigt, am 4. November 2020 erfolgen, wobei dann die Eröffnung des Flughafens gemäß der Planfeststellung auch im rechtlichen Sinne erfolgt sei. Letzte Umzugsschritte im Hinblick auf die Überführung der Maschinen der Lufthansa Gruppe vom Flughafen Tegel zum Flughafen BER sollten am 7. November 2020 erfolgen. Am 8. November 2020 war dann die Verabschiedung des Flughafens Tegel vorgesehen, dessen endgültige Schließung nach sechs Monaten erfolgen würde.⁸⁴

Auf eine Nachfrage der SPD-Fraktion wies die Flughafengesellschaft darauf hin, dass die Repräsentation von Brandenburg im Bereich Marketing, Handel und Gastronomie am Flughafen gewährleistet sei. Am Flughafen gebe es einen Laden für Spreewaldgurken und ein Geschäft, in dem sich Potsdamer Museen präsentierten. Generell war im Non-Aviation Bereich eine gute Mischung bei den Geschäften angestrebt worden, sodass ein Drittel der Produkte aus der Region Berlin-Brandenburg, ein Drittel nationale Marken und ein Drittel internationale Marken vertreten sind.⁸⁵

Auf Nachfrage berichtete die FBB, dass der Bund Ramp 1 und Regierungsflughafen vollständig in Besitz genommen hatte und der Bereich zur militärischen Sicherheitszone erklärt worden war. Ein Staatsbesuch wurde bereits eine Woche zuvor simuliert und die Aufnahme des protokollarischen Betriebs war für den 21. Oktober 2020 vorgesehen.⁸⁶

Schließlich berichtete die FBB auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW bezüglich der Lüftungsanlage und der Gefahr der Weiterverbreitung von Covid-19 durch die Anlage, dass sich die Anlage auf dem neuesten Stand der Technik befindet. Der Wärmetauscher nutze insoweit die Wärme der herausströmenden Luft, um die kalte angesaugte Luft zu erwärmen, d. h. im Kern fand keine Vermischung der Luftströme statt. Auch die Filteranlagen entsprachen nach Auffassung der FBB dem aktuellen Stand der Technik und insoweit würden alle in Deutschland existierenden Regeln eingehalten.⁸⁷

In der 10. Sitzung am 30. November 2020 zog die FBB ein Resümee nach der knapp einen Monat zuvor absolvierten Inbetriebnahme. Sowohl die Inbetriebnahme des Flughafens BER als auch die Schließung des Flughafens Tegel waren reibungslos abgelaufen. Die Verabschiedung des Flughafens Tegel erfolgte wie geplant durch den Abflug einer Air France Maschine und damit so, wie der Betrieb im Jahr 1960 begonnen hatte. In den letzten sechs Wochen des Betriebes von Tegel waren noch 30 000 Besucher auf der Besucherterrasse des Flughafens gewesen. Auch das Terminal 1 des Flughafens BER wurde als Besuchermagnet bezeichnet, denn bereits im ersten Monat nach der Inbetriebnahme hatten 6 000 Besucher die Besucherterrasse frequentiert, sodass wegen der Pandemie an manchen Tagen mehr

⁸⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/9, S. 7.

⁸⁵ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/9, S. 9.

⁸⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/9, S. 9.

⁸⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/9, S. 10 - 11.

Besucher als Fluggäste vor Ort gewesen waren. Hinsichtlich des Terminals 2 gab die FBB an, den ursprünglichen Plan der Inbetriebnahme zum Sommerflugplan 2021 erneut zu Beginn des Jahres 2021 auf Grundlage der Verkehrsentwicklung zu prüfen, denn der gesamte Verkehr der Region könnte weiterhin über Terminal 1 abgewickelt werden.⁸⁸

3.3. Finanzielle Situation der FBB GmbH

Die finanzielle Situation der FBB nahm, wie bereits im Rahmen der Tätigkeit des Sonderausschusses in der 5. und 6. Wahlperiode weiterhin eine herausgehobene Bedeutung ein. In den Sitzungen des Ausschusses berichteten Ministerin Lange und Staatssekretär Stolper (Ministerium der Finanzen und für Europa) sowie Herr Prof. Dr. Lütke Daldrup, Frau Fölster bis Ende des Jahres 2019 und seit September 2020 Frau von Massenbach (Geschäftsführung FBB) regelmäßig über die aktuelle finanzielle Situation der Flughafengesellschaft.

Im Wesentlichen bleibt festzuhalten, dass die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft vor allem so schwierig ist, weil Rückbau und Neubau den Flughafen deutlich teurer machten, als ursprünglich veranschlagt. Die hohen Zinszahlungen und Kredittilgungen belasten die Flughafengesellschaft schwer. Fehlende Einnahmen aufgrund pandemiebedingter Passagierrückgänge verschärfen die Situation zusätzlich.

3.3.1. Überblick bis 2019

Mit der Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens im Jahr 2011 bzw. 2012 geriet die Flughafengesellschaft zunehmend in finanzielle Schwierigkeiten aufgrund des finanziellen Mehrbedarfs, der laut der FBB durch die mit der verschobenen Inbetriebnahme einhergehenden gestiegenen Baukosten, dem Wegfall von Betriebseinnahmen von acht bzw. neun Jahren und aufgrund der OVG-Rechtsprechung gestiegenen Ausgaben für Schallschutzaufwendungen begründet war. Bei der ursprünglichen Finanzplanung im Jahr 2006 lag der Finanzierungsschwerpunkt noch bei Fremdmitteln in Höhe von 2,4 Millionen Euro, während lediglich 413 Millionen Euro Eigenkapital investiert werden sollten. Aufgrund der angespannten finanziellen Situation änderte sich die Finanzplanung über die Jahre aber dahingehend, dass der Eigenkapitalanteil der Gesellschafter um 1,2 Milliarden Euro erhöht wurde und zudem Gesellschafterdarlehen in Höhe von 1,1 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt wurden.⁸⁹

Bevor auf die jeweiligen Sachstände innerhalb der 7. Wahlperiode eingegangen wird, erfolgt insoweit zunächst eine Übersicht über die bereits in der 5. und 6. Wahlperiode geleisteten und durch Gesellschafterbeschluss bewilligten Kapitalzuführungen der

⁸⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/10, S. 6.

⁸⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 7 - 8.

Gesellschafter an die FBB sowie Bürgschaften und Bürgschaftsermächtigungen zur Besicherung von Krediten der FBB.⁹⁰

- 430 Millionen Euro (ausgezahlt in den Jahren 2005 bis 2010 auf Grundlage der Rahmenvereinbarung der Gesellschafter aus dem Jahr 1998),
- 1,2 Milliarden Euro (ausgezahlt in den Jahren 2013 bis 2016 auf Grundlage des Gesellschafterbeschlusses vom November 2012; Anteil Brandenburgs: 444 Millionen Euro),
- 1,107 Milliarden Euro als Gesellschafterdarlehen für Inbetriebnahme des BER (ausgezahlt in den Jahren 2016 bis 2019 auf Grundlage des Gesellschafterbeschlusses vom April 2015; Anteil Brandenburgs: rd. 409,6 Millionen Euro),⁹¹
- Übernahme von Bürgschaften im Umfang von 2,4 Milliarden Euro zur Besicherung der BER-Langfristfinanzierung im Jahr 2009; Anteil Brandenburgs: 888 Millionen Euro,
- Übernahme von Bürgschaften im Umfang von 1,1 Milliarden Euro für die Ausfinanzierung des Businessplans vorgesehene weitere Aufnahme von Fremdkapital durch die FBB (Kreditaufnahme bewilligt durch Gesellschafterbeschluss im Oktober 2015; Bewilligung der Bürgschaft wurde ausgereicht; Unterzeichnung des verbürgten Kreditvertrags mit Banken Juli 2016; Anteil Brandenburgs: 407 Millionen Euro.⁹²

Grundsätzlich ist jede staatliche Beihilfe vor der Vergabe bei der Europäischen Kommission anzumelden, und von dieser genehmigen zu lassen. Hintergrund ist, dass nach Europäischem Beihilferecht eine staatliche Beihilfe, die ein Unternehmen gegenüber anderen Teilnehmern bevorzugt, nicht ohne vorherige Genehmigung der Europäischen Kommission erfolgen darf. Soweit es sich bei einer Zuwendung an die FBB um eine staatliche Beihilfe handelte, bestand mithin diese Genehmigungspflicht. Im Hinblick auf die Gesellschafterkredite in Höhe von 1,1 Milliarden Euro und die Bürgschaft über für den Bankkredit von 1,1 Milliarden Euro wurde beispielsweise aus Gründen der Rechtsicherheit vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), stellvertretend für die Gesellschafter der FBB, 2016 ein Negativattest bei der Europäischen Kommission angemeldet, woraufhin durch die EU-Kommission bestätigt wurde, dass die Maßnahmen mit den EU-Beihilfevorschriften im Einklang standen.⁹³

Nachdem der Termin der Inbetriebnahme 2017 erneut verschoben worden war, teilte die Geschäftsführung der FBB mit, dass die Finanzmittel für die Inbetriebnahme früher aufgebraucht sein würden als vorgesehen. Die Landesregierung machte aber deutlich, dass die mit der Terminverlegung einhergehenden Mehrbelastungen durch

⁹⁰ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 35 - 39.

⁹¹ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 36, 37, 39; Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/3, S. 11.

⁹² Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 37, 38.

⁹³ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 65 - 67.

unternehmerische Leistungen der FBB ausgeglichen werden müssten. Im März 2018 berichtete die Landesregierung, dass es im Rahmen von konstruktiven Gesprächen zwischen Gesellschaftern und Geschäftsführung der FBB gelungen war, die Handlungsfähigkeit der FBB zu gewährleisten und den Mittelbedarf aus Sicht des Gesellschafters Brandenburgs zu reduzieren.⁹⁴

In dem Anfang 2018 vorgelegten Businessplan, der im Juli 2018 von den Gesellschaftern bestätigt wurde, war ein zusätzlicher Finanzbedarf nach der Eröffnung des Flughafens BER im Oktober 2020 in Höhe von überschlägig 770 Millionen Euro vorgesehen. Dieser Finanzbedarf sollte durch folgende Maßnahmen sichergestellt werden:

- Einsparung- und Entgelterhöhungsmaßnahmen der Flughafengesellschaft,
- Flexibilisierung des vorhandenen Kredites in Höhe von 1,1 Milliarden Euro,
- (unverbürgte) Kreditaufnahme der Flughafengesellschaft in Höhe von 400 Millionen Euro.⁹⁵

Im September 2018 berichtete die Landesregierung, dass die Geschäftsführung der FBB beabsichtige, die unverbürgte Kreditaufnahme aufgrund der günstigeren Risikostruktur des Projekts erst im zeitlichen Umfeld der Inbetriebnahme des Flughafens BER zu vollziehen. Dieses Vorgehen wurde von den Gesellschaftern begrüßt.⁹⁶

Im Übrigen berichtete die Landesregierung im Dezember 2018, dass die Gesellschafter als Bürgen gegenüber den Banken die Freigabe der Auszahlung des Kredits in Höhe von 1,1 Milliarden Euro erklärt hatten, nachdem eine Überprüfung die Geschlossenheit der Gesamtfinanzierung bis zur Inbetriebnahme des Flughafens BER im Oktober 2020 bestätigt hatte. Die vollständige Ziehung der Kredittranchen war für den Zeitraum von Ende 2018 bis Ende 2020 vorgesehen. Erst für die Jahre 2021 und 2022 war die Aufnahme einer neuen Fremdfinanzierung angedacht, die erst im zeitlichen Umfeld der Inbetriebnahme abgeschlossen werden sollte.⁹⁷

3.3.2. Sachstand 2019

In der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER in der 7. Wahlperiode am 2. Dezember 2019 berichtete die FBB zunächst, dass nach der Ergebnisprognose für das Jahr 2019 ein EBITDA⁹⁸ von 102 Millionen Euro erwartet wurde. Dies sei ein besseres Ergebnis als das im für das Jahr 2019 erstellten Wirtschaftsplan vorgesehene EBITDA von

⁹⁴ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 40.

⁹⁵ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 40.

⁹⁶ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 41.

⁹⁷ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 41.

⁹⁸ Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen.

98 Millionen Euro. Das verbesserte Ergebnis wurde mit geringeren Kosten für die Instandhaltung und leicht erhöhten Passagierzahlen begründet.⁹⁹

Daneben berichtete die FBB in der Sitzung über den Wirtschaftsplan 2020, der für das kommende Jahr leicht erhöhte Erträge und ein etwas niedrigeres EBITDA als 2019 von 85 Millionen Euro vorsah. Hintergrund dieser Prognose für das Jahr 2020 war die veränderte Einnahmestruktur am Flughafen BER im Vergleich zum Flughafen Tegel, die Belastungen durch ORAT-Aufwendungen und höhere Personalkosten aufgrund des Umzugs und der Inbetriebnahme des Flughafens BER durch den parallelen Einsatz verschiedener Dienstleister an den Flughäfen Tegel und Schönefeld.¹⁰⁰

Positiv wurde hervorgehoben, dass durch die Ratingagentur Moody's für die FBB ein A-Rating abgegeben wurde, was für Kredite und die weitere Finanzierung der Flughafengesellschaft von großer Bedeutung war.¹⁰¹ Nach Angaben der Gesellschaft waren aber noch Mittel aus bestehender Finanzierung bis ins 1. Quartal 2021 nach der Inbetriebnahme vorhanden. Insoweit war die Ziehung des letzten Teils des Gesellschafterdarlehens in diesem Monat vorgesehen und daneben standen noch 600 Millionen Euro aus dem Konsortialkredit zur Verfügung.¹⁰²

Hinsichtlich der Diskussion um die rund 400 Millionen Euro Mehrbedarf, die laut Presseberichten erforderlich seien, fragten mehrere Ausschussmitglieder mehrmals, wann belastbare Zahlen vorliegen werden. Die FBB nannte allerdings keinen konkreten Zeitpunkt und verwies wiederholt auf die zunächst anstehenden Gespräche mit den Gesellschaftern. Allerdings bestätigte die FBB, dass von Mehrkosten ausgegangen wurde, die die bisher in der Businessplanung vorgesehenen 500 Millionen Euro übersteigen würden. Die Flughafengesellschaft rechnete mit 300 Millionen Euro Mehrkosten. Zur Begründung der gestiegenen Kosten wurde der zusätzliche Personalbedarf von 200 Personen zum sicheren Betrieb des Flughafens BER, insbesondere im Bereich der Feuerwehkräfte und der dynamische Anstieg der Baupreise in den letzten Jahren genannt.¹⁰³ Die Nachfrage der Fraktion DIE LINKE, ob die FBB sich weitere benötigte Mittel am Kreditmarkt beschaffen oder Steuergelder verwendet werden müssten, ließ die Ministerin und Chefin der Staatskanzlei Schneider unbeantwortet und verwies auf den Fokus der BER-Eröffnung.¹⁰⁴

3.3.3. Sachstand 2020

⁹⁹ Vgl. Frau Fölster, P-SBER 7/2, S. 11.

¹⁰⁰ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 5; Frau Fölster, P-SBER 7/2, S. 11.

¹⁰¹ Vgl. Frau Fölster, P-SBER 7/2, S. 11.

¹⁰² Vgl. Frau Fölster, P-SBER 7/2, S. 11.

¹⁰³ Vgl. Frau Fölster, Prof. Dr. Lütke Daldrup und Herr Bretschneider, P-SBER 7/2, S. 12-14.

¹⁰⁴ Vgl. Frau Schneider, P-SBER 7/2, S. 15.

In der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 3. Februar 2020 lieferte die Landesregierung einen Überblick hinsichtlich der bereits gewährte Kapitalzuführungen und geleisteten Bürgschaften für die FBB.¹⁰⁵

- Bisher waren vonseiten der drei Gesellschafter Kapitalzuführungen in Höhe von 2,74 Milliarden Euro getätigt worden, wobei der Anteil des Landes Brandenburg 1,013 Milliarden Euro betragen hatte.
- Die gesamten Kapitalzuführungen setzten sich zum einen aus nicht rückzahlbaren Zuführungen in das Eigenkapital der Gesellschaft in Höhe von 1,63 Milliarden Euro und zum anderen aus Gesellschafterdarlehen in Höhe von 1,107 Milliarden Euro zusammen.
- Die letzte Tranche aus dem im Jahr 2016 vereinbarten Gesellschafterdarlehen wurde bis zum Jahresende 2019 an die Gesellschaft ausgereicht. Der Anteil des Landes Brandenburgs lag dabei entsprechend dem Geschäftsanteil von 37 % bei 409,59 Millionen Euro und stammte aus dem Sondervermögen des Finanzierungsfonds Flughafen Berlin Brandenburg.
- Die Landesregierung verwies zudem darauf, dass die FBB nach Auszahlung des Gesellschafterdarlehens auf weitere finanzielle Mittel aus der verbürgten Langzeitfinanzierung zurückgreifen konnte.¹⁰⁶

Allerdings ging die Geschäftsführung davon aus, wie bereits in der letzten Ausschusssitzung berichtet wurde, dass die Liquidität der Gesellschaft bis zum 1. Quartal 2021 gesichert war. Weitere Kapitalzuführungen seitens der Gesellschafter waren laut Wirtschaftsplan 2020 nicht mehr vorgesehen.¹⁰⁷

Im Detail berichtete die Landesregierung auch über den Businessplan 2018, der aus dem Jahr 2018 stammte und bisher die Grundlage für den über das Jahr 2020 hinausgehenden Planungsrahmen der FBB gewesen war. Nach diesem Businessplan wurde mit einem zusätzlichen Finanzbedarf von 508 Millionen Euro nach Inbetriebnahme des Flughafens gerechnet.

Der zusätzliche Finanzbedarf sollte nach Auffassung der Geschäftsführung der FBB bis zur Höhe von 400 Millionen Euro durch zusätzliche unverbürgte Kredite am Kapitalmarkt befriedigt werden. Es wurde zudem berichtet, dass die Gesellschafter sich bereit erklärt hatten, eine Entscheidung über weitere Kapitalzuführungen in Höhe von 108 Millionen Euro in Form eines Gesellschafterdarlehens herbeizuführen, um eine geschlossene Gesamtfinanzierung zu sichern. Diese Erklärung war aber für alle drei Gesellschafter unter Haushaltsvorbehalt abgegeben worden. Ein von der FBB zusätzlich geforderter Grundsatzbeschluss über die Bereitstellung der 108 Millionen Euro durch die Gesellschafter wurde für Februar 2020 anvisiert, stand aber ebenfalls

¹⁰⁵ Vgl. Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage Nr. 149 des Abgeordneten Stefke, Fraktion BVB / FREIE WÄHLER („Finanzieller Mehrbedarf bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH“), Drucksache 7/453.

¹⁰⁶ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/3, S. 11.

¹⁰⁷ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/3, S. 11.

unter Haushaltsvorbehalt. Aufgrund der Sicherung der Liquidität der Gesellschaft bis 2021 war eine Auszahlung des Darlehens erst für das Jahr 2021 vorgesehen.¹⁰⁸

In Brandenburg musste aber zunächst der Haushaltsgesetzgeber über die Schaffung der haushaltsgesetzlichen Grundlage in Form einer Verpflichtungsermächtigung für den Abschluss eines Darlehensvertrags entscheiden.¹⁰⁹ Dies geschah im Rahmen des Nachtragshaushaltsgesetzes, das am 1. April 2020 verabschiedet wurde. In dessen Rahmen wurde die Verpflichtungsermächtigung in Kapitel 20 510, Titel 861 60 für ein Darlehen in Höhe 39,96 Millionen erteilt.¹¹⁰

Die Landesregierung und die FBB berichteten des Weiteren, dass für die langfristige Planung derzeit ein neuer Businessplan erstellt wird, der voraussichtlich im Frühjahr 2020 vorliegen wird. Die FBB wies auf Nachfragen der Fraktion BVB/FW zum finanziellen Mehrbedarf in den kommenden Jahren darauf hin, dass ein Mehrbedarf nicht ausgeschlossen sei und die FBB sich dazu positioniere, wenn der Businessplan vorliegt. Es sei, so wurde betont, nicht ungewöhnlich, dass es bei großen Projekten wie dem Flughafen BER noch einige Jahre nach Inbetriebnahme zu Mittelabflüssen komme. Im Fall des Flughafens BER beziehen sich diese noch nicht absehbaren Kosten, insbesondere auch auf die Schallschutzaufwendungen, weil in diesem Bereich noch bis 2025 Anträge gestellt werden könnten.¹¹¹

Der aktuelle Businessplan wurde in der Aufsichtsratssitzung im März 2020 vorgelegt und beschlossen. Im März wurde ebenfalls der Beschluss durch die Gesellschafter gefasst, die FBB wegen der durch die Corona-Pandemie bedingten und sich bereits abzeichnenden wirtschaftlichen Auswirkungen mit Kapitalzuführungen in das Eigenkapital der Gesellschaft in Höhe von maximal 300 Millionen Euro im Jahr 2020 zu unterstützen.¹¹²

In der 5. Sitzung am 20. April 2020 wurden die Auswirkungen der Corona-Situation auf den Flugverkehr und die daraus resultierende finanzielle Situation der Flughafengesellschaft zum ersten Mal im Sonderausschuss BER thematisiert. Bereits in der kurzfristig als Telefonkonferenz anberaumten Information der Ausschussmitglieder am 23. März 2020 standen die finanziellen Auswirkungen der Pandemie im Vordergrund. Die FBB teilte in der 5. Sitzung insoweit mit, dass es über die Osterfeiertage lediglich 10 bis 20 Flugbewegungen am Flughafen Schönefeld und 20 bis 30 Flugbewegungen am Flughafen Tegel gegeben hatte, obwohl zu dieser Jahreszeit normalerweise insgesamt 700 bis 850 Flugbewegungen pro Tag an beiden Bestandsflughäfen üblich seien.¹¹³

Im Detail wurde insbesondere die durch die FBB Ende März 2020 geäußerte Bitte gegenüber den Gesellschaftern hinsichtlich weiterer Kapitalzuführungen aufgrund des

¹⁰⁸ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/3, S. 12.

¹⁰⁹ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/3, S. 12.

¹¹⁰ Vgl. Zweites Gesetz zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2019/2020 (Nachtragshaushaltsgesetz 2020 - NTHG 2020), Drs. 7/640.

¹¹¹ Vgl. Staatssekretär Stolper, Prof. Dr. Lütke Daldrup und Herr Bretschneider, P-SBER 7/3, S. 12-13.

¹¹² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 6.

¹¹³ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 5 - 6.

Einbruchs der Fluggastzahlen diskutiert. Der Anteil Brandenburgs an diesen gewünschten Kapitalzuführungen in Höhe von 300 Millionen Euro lag bei 111 Millionen Euro. Die FBB führte aus, dass die benötigte Summe Zweidrittel des ursprünglich erwarteten Umsatzerlöses für das Jahr 2020 entsprach, der bei 450 Millionen Euro angesetzt worden war. Laut der Flughafengesellschaft hatten die Gesellschafter in Bezug auf die Kapitalzuführung wegen der unverschuldeten Notlage bereits positive Signale abgegeben.¹¹⁴ Mehrere Abgeordnete kritisierten in diesem Zusammenhang die mangelnde Transparenz über die tatsächlich anfallenden Kosten und forderten eine Auflistung, wofür die pandemiebedingten Zuschüsse in Höhe von 300 Millionen Euro benötigt würden.

Diese zusätzlichen Mittel zur Bewältigung der Corona-Krise sollten nach Auffassung der FBB als Liquiditätshilfen durch Eigenkapital gewährt werden. Der Aufnahme der erforderlichen Finanzmittel am Kapitalmarkt wurden schlechte Chancen eingeräumt. Im Gegensatz zu der Aussage der Geschäftsführung der FBB in der 2. Sitzung, wo die Ratingagentur Moodys der FBB noch eine gute Kreditwürdigkeit bescheinigte, betonte diese nun, dass aufgrund der bisher aufgenommen Kredite am Kapitalmarkt es als nicht realistisch angesehen wird, weitere Kredite aufzunehmen. Es waren bereits Kredite in Höhe von 3,5 Milliarden Euro aufgenommen worden.¹¹⁵

Die konkrete Summe der benötigten Finanzhilfe stand aber noch nicht fest, weil die Passagierzahlen bis Ende des Jahres und der damit einhergehende Umsatzeinbruch noch nicht vorhersehbar waren. Die FBB berichtete, dass versucht wird die mögliche Entwicklung des Kapitalbedarfs im Rahmen verschiedener Szenarien auf Grundlage des Wirtschaftsplans 2020 darzustellen. Die FBB gab an, dass auch Einsparungsmaßnahmen vorgenommen wurden, so sei beispielsweise ein Einstellungsstopp verhängt und zahlreiche Investitionen seien zurückgestellt oder gestrichen worden.¹¹⁶ Zudem werde über eine vorzeitige Schließung des Flughafens Tegel nachgedacht. Die FBB hatte ermittelt, dass durch eine temporäre Außerbetriebnahme des Flughafens Tegel pro Tag etwa 200 000 Euro und pro Monat sechs bis sieben Millionen Euro eingespart werden könnten. Aus diesem Grund hatte die FBB dem Aufsichtsrat und den Gesellschaftern empfohlen, für eine gewisse Zeit eine Befreiung von der Betriebspflicht zu beantragen. Die Entscheidung werde der Aufsichtsrat und die Gesellschafter Ende April 2020 treffen.¹¹⁷ Diese Entscheidung wurde vertagt¹¹⁸ und im Ergebnis erfolgte keine vorzeitige Schließung.

Zudem gebe es Kosten, wie etwa die Kreditkosten, die nicht reduziert werden konnten. Im Bereich der als Sparmaßnahme angeordneten Kurzarbeit kam zudem hinzu, dass sich die FBB bereit erklärt hatte, das Kurzarbeitergeld auf 80 % bzw. bei Alleinerziehenden auf 90 % aufzustocken und die genauen Kosten für diese

¹¹⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 9, 10.

¹¹⁵ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 11 - 12.

¹¹⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 7, 9, 10.

¹¹⁷ Vgl. auch Kapitel 5.4., Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 7.

¹¹⁸ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/6, S. 4.

Maßnahme aufgrund des vorherigen Abbaus von Überstunden und Gleitzeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter noch nicht absehbar war.¹¹⁹

Die Landesregierung führte hinsichtlich des Prozedere zur Bewilligung der coronabedingten Kapitalzuführungen aus, dass diese bedarfsgerecht auf Antrag der FBB bewilligt werden. Bisher war aber kein Antrag vonseiten der FBB eingereicht worden.¹²⁰

Neben der durch die Corona-Krise bedingten Kapitalzuführungen wurde in der Ausschusssitzung seitens der Landesregierung und der FBB zudem darüber berichtet, dass im Landeshaushalt noch Mittel für die FBB in Höhe von 39,96 Millionen zur Verfügung standen, für die im Rahmen des Nachtragshaushaltes die Verpflichtungsermächtigung erteilt worden war. Die in Rede stehenden Mittel waren Landesanteil an der im Februar 2020 bewilligten Kapitalzuführung in Form eines Gesellschafterdarlehens in Höhe von 108 Millionen Euro. Wie bereits in der vorherigen Sitzung berichtet worden war, diente diese Kapitalzuführung der anteiligen Finanzierung des finanziellen Mehrbedarfs von 508 Millionen Euro, der bereits im Businessplan 2018 vorgesehen war. Die noch fehlenden Mittel in Höhe von 400 Millionen Euro sollte insoweit erst nach Inbetriebnahme des Flughafens auf dem privaten Kapitalmarkt zu günstigeren Konditionen beschafft werden, während das Gesellschafterdarlehen vorher in Anspruch genommen werden sollte.¹²¹

In der 6. Sitzung am 18. Mai 2020 berichtete die FBB ausführlich über die Beratung des Jahresabschlusses 2019. Die Gesellschaft hatte von den Wirtschaftsprüfern den uneingeschränkten, vollumfänglichen Bestätigungsvermerk erhalten. Zudem war das operative Ergebnis mit 108,4 Millionen EBITDA besser ausgefallen als laut Wirtschaftsplan für 2019 vorausgesehen, der nur ein Ergebnis von knapp 100 Millionen EBITDA vorgesehen hatte. Hintergrund war der gestiegene Flugverkehr, der entgegen der ursprünglichen Erwartungen 2,6 % höher lag. Mit 35,6 Millionen Passagieren wurde damit im Jahr 2019 die höchste Passagieranzahl an den Flughäfen der Hauptstadtregion überhaupt verzeichnet. Neben diesen positiven Entwicklungen wirkten sich aber auch zahlreiche Altlasten auf das Konzernergebnis aus, wie beispielsweise die hohen Kreditverbindlichkeiten und die weiteren notwendigen Aufwendungen in Bezug auf die Baustelle. Diese werden aufgrund des Abrechnungsprozesses die FBB noch drei bis vier Jahre begleiten und mit einem hohen Dokumentationsaufwand verbunden. Insoweit ergab sich ein Konzernverlust für das Jahr 2019 in Höhe von 96 Millionen Euro, wobei es sich um ein etwas schlechteres Ergebnis als im Jahr 2018 handelt.¹²²

Im Hinblick auf die allgemeine finanzielle Situation verwies die FBB erneut auf die Entscheidung der Gesellschafter im März 2020, Kapitalzuführungen in das Eigenkapital der Gesellschaft von bis zu 300 Millionen Euro aufgrund der Corona-Krise

¹¹⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 7, 9, 10.

¹²⁰ Vgl. Ministerin Lange, P-SBER 7/5, S. 12.

¹²¹ Vgl. Ministerin Lange, P-SBER 7/5, S. 10; Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 12.

¹²² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 6.

zur Verfügung zu stellen. Je nach Entwicklung des Flugverkehrs könnte aber gegebenenfalls noch bis 2023 weitere finanzielle Unterstützung erforderlich sein. Diesbezüglich plante die FBB weitere Diskussionen im Aufsichtsrat im Herbst oder Winter 2020 durchzuführen, dann seien genauere Verkehrsprognosen für das Jahr 2021 möglich.¹²³

Generell wurde die zukünftige Ertragskraft des Flughafens BER aber als um 50 % höher als an den beiden bisherigen Bestandsflughäfen eingeschätzt, weil die Flughäfen Tegel und Schönefeld wegen sehr geringer Luftverkehrsentsgelte und nur wenig Non-Aviation-Flächen relativ geringe Erlöse pro Passagier erwirtschaftet hatten. Der Flughafen BER verfügt im Gegensatz dazu über 15 000 bis 20 000 m² große Non-Aviation-Flächen und die Luftverkehrsentsgelte lagen nach der aktuellen Gebührenordnung um 40 bis 50 % höher als bei den Bestandsflughäfen. Diesem Aspekt wurde von der FBB große Bedeutung im Hinblick auf die Ableistung der Kreditverbindlichkeiten zugemessen, was in 20 Jahren auch zu positiven Jahresabschlüssen führen könnte.¹²⁴

Auf Nachfragen der Fraktion DIE LINKE wiesen die Landesregierung und die FBB darauf hin, dass bisher die Corona-Hilfen in Höhe von bis zu 300 Millionen Euro noch nicht beantragt worden waren.¹²⁵ Eine bedarfsgerechte Beantragung sollte aber erfolgen, sobald die beihilferechtlichen Fragen geklärt seien und der Finanzbedarf genauer beziffert werden kann.¹²⁶ Die zusätzliche Aufnahme von unverbürgten Krediten in Höhe von 400 Millionen Euro am Kapitalmarkt war nach Einschätzung der FBB in der damaligen Lage nicht möglich und die Gesellschaft wollte die Situation auf dem Kapitalmarkt im Sommer abwarten.¹²⁷

Vonseiten der Abgeordneten wurde die Problematik der pandemiebedingt anstehenden Haushaltseinsparungen aufgezeigt. Die Landesregierung müsse überlegen, in welchem Verhältnis weitere Millionenzuschüsse an die FBB beispielsweise zu Kürzungen in der Sozialpolitik stünden. Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE, wie realistisch es sei, dass die FBB ab dem Jahr 2024 die Gesellschafterdarlehen zurückzahlen kann, betonte die Landesregierung, dass das noch nicht abzuschätzen ist.¹²⁸ Mehrere Abgeordnete forderten von der FBB verschiedene Szenarien zur Entwicklung des Luftverkehrs, bevor das Parlament weiteren Zuschüssen zustimme. Dabei betonten sie die Verantwortung der Abgeordneten, zu prüfen, was mit Steuergeldern geschehe.

In der 7. Sitzung des Sonderausschusses am 13. Juni 2020 wurde seitens der FBB ein Überblick über die aktuelle Finanzsituation der Gesellschaft gegeben. Die Liquidität wurde für das Jahr 2020 und für das 1. Quartal 2021 weiterhin als gesichert angesehen. Zwar war bereits im Jahr 2019 das Gesellschafterdarlehen in Höhe von

¹²³ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 6 - 7.

¹²⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 7.

¹²⁵ Vgl. Ministerin Lange und Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 7 - 8.

¹²⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 8.

¹²⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 8.

¹²⁸ Vgl. Ministerin Lange, P-SBER 7/6, S. 9.

1.107 Millionen Euro vollständig gezogen worden. Allerdings konnte im Jahr 2020 noch auf verbürgte Kredite in Höhen 596 Millionen Euro zurückgegriffen werden, nachdem im Jahr 2019 bereits 410 Millionen Euro der verbürgten Kredite in Höhen von 1,006 Milliarden Euro gezogen worden waren. Neben den für das Jahr 2020 noch zur Verfügung stehenden verbürgten Krediten wies die FBB erneut auf die möglichen Kapitalzuführungen als Corona-Hilfen in Höhe von 300 Millionen Euro hin. Allerdings wurde von Einsparungen im Bereich der Personal- und Betriebskosten und durch Verschiebungen von Investitionen in Höhe von 60 bis 70 Millionen Euro ausgegangen, sodass nach eigener Einschätzung die volle Summe der Corona-Hilfe gar nicht benötigt wird. Die konkret benötigte Summe würde aber erst Ende 2020 feststehen.¹²⁹

Im Detail ging die FBB zudem auf die Planungen nach Inbetriebnahme des Flughafens für 2021 und Folgejahre nach dem aktuellen Businessplan vom März 2020 ein. Insoweit war vonseiten der FBB zunächst geplant, nach Inbetriebnahme eine Tranche des Gesellschafterdarlehens in Höhe von 108 Millionen Euro sowie weitere 284 Millionen Euro Gesellschaftermittel in Anspruch zu nehmen. Der Businessplan 2018 ging von einer Gesellschafter- und Fremdkapitalfinanzierung in Höhe von 792 Millionen Euro nach Inbetriebnahme aus, wobei 400 Millionen Euro durch Fremdkapital generiert werden sollten. Nach Auffassung der FBB war es aber in Zukunft nur dann möglich das vorgesehene Fremdkapital am Markt zu generieren, wenn die durch die Corona-Pandemie verursachten finanziellen Probleme mit Hilfe der Gesellschaft gelöst würden. Eine Regelung mit den Gesellschaftern für das Jahr 2021 war zwar getroffen worden, aber hinsichtlich des weiteren Vorgehens in den Folgejahren war eine finale Entscheidung wegen der unklaren Prognose für die Einnahmeausfälle noch nicht gefallen. Zu diesem Zweck soll die Businessplanung aktualisiert werden und im ersten Quartal 2021 war die Vorlage eines neuen Businessplans, der sich an verschiedenen Szenarien orientieren würde, vorgesehen.¹³⁰

Auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW gab die FBB an, dass die Darlehensverträge mit den Gesellschaftern eine nachrangige Tilgung der Darlehen und Zinszahlungen vorsehen würden. Allerdings seien bereits Bürgschaftsentgelte durch die Flughafengesellschaft in zweistelliger Millionenhöhe pro Jahr zu leisten, die als Einnahmen im Landeshaushalt verbucht würden. Vorrangig bediente die FBB daneben die Darlehen der fremdfinanzierten Banken bei denen bereits Zins- und Tilgungszahlen anfielen.¹³¹

In der 8. Sitzung des Sonderausschusses am 14. September 2020 wurde nach einer ausführlichen Diskussion über die Studie „Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen Skylla Insolvenz und Charybdis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken“, die im Detail in Kapitel 4.3 behandelt wird, seitens der FBB erneut die Zahlen des Jahresabschlusses 2019 rekapituliert und dann auf die veränderte Situation und die damit einhergehenden

¹²⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 11 - 12.

¹³⁰ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 11 - 12, 20.

¹³¹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 12.

Erwartungen für das Jahr 2020 eingegangen. Entgegen der ursprünglich im Wirtschaftsplan 2020 formulierten Passagiererwartung von 37 Millionen, hatte die Flughafengesellschaft ihre Erwartungen nach unten auf ungefähr 10 Millionen Passagiere korrigiert.¹³²

Im Detail berichtete die Flughafengesellschaft über ergriffene oder noch geplante Sparmaßnahmen, die grundsätzlich die Flughafeninfrastruktur nicht infrage stellten. Zum Beispiel war das ORAT-Programm mit deutlich weniger Komparsinnen und Komparsen durchgeführt worden, Einsparungen bei Sachkosten waren erfolgt, Investitionen waren verschoben worden, Kurzarbeit war angeordnet worden und sollte nach der Inbetriebnahme Ende des Jahres wiederaufgenommen werden und schließlich war in größerem Rahmen der Abbau von Personal geplant.¹³³ Durch diese ergriffenen bzw. noch zu ergreifenden Maßnahmen wurde mit Einsparungen von bis zu 60 Millionen Euro gerechnet.¹³⁴

Die Landesregierung berichtete im Anschluss, dass der ursprünglich angesetzte pandemiebedingte Bedarf von 300 Millionen Euro auf 258 Millionen Euro korrigiert worden war. Der Anteil des Land Brandenburg an diesen Corona- Hilfen betrug 95,46 Millionen Euro. Für die Auszahlung der Hilfen war aber die beihilferechtliche Freigabe durch die Europäische Kommission erforderlich, die noch nicht erfolgt war. Aus diesem Grund wurde entschieden, zunächst einen Teilbetrag der geplanten Kapitalzuführungen in Höhe von 98,8 Millionen Euro für den Zeitraum vom 4. März bis 30. Juni 2020 als Zuschuss auf Grundlage der mit der Europäische Kommission abgestimmten „Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flughäfen“ auszusahlen. Die Anträge gemäß § 8a des Haushaltsgesetzes 2019/2020 bezüglich der nicht zurückzahlbaren Zuwendungen wurden durch die FBB GmbH bereits am 9. September 2020 gestellt und eine Auszahlung würde nach Prüfung durch das Ministerium der Finanzen und für Europa erfolgen.¹³⁵

Daneben berichtete die Flughafengesellschaft, dass sich die Gesamtkosten des Flughafens BER, inklusive der Schallschutzaufwendungen und dem Regierungsflughafen, auf 5,95 Milliarden Euro beliefen. Die Kosten für den Regierungsflughafen trage allerdings der Bund. Auf Nachfrage der AfD-Fraktion führte die Gesellschaft zudem aus, dass im Rahmen des Schallschutzprogramms bisher Schallschutzmittel in Höhe von 415 Millionen Euro ausgezahlt wurden und der Gesamtbedarf auf 770 Millionen Euro geschätzt wurde.¹³⁶ Schließlich führte die FBB auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE aus, dass man im Bereich der Betriebserträge der Gesellschaft, die sich aus den Einnahmen im Non-Aviation-Bereich und den Mieterträgen zusammensetzten, von einem Verlust von 296,4 Millionen Euro ausginge.

¹³² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 26.

¹³³ Siehe für Details zum Personalfragen Kapitel 5.1.

¹³⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 26.

¹³⁵ Vgl. Ministerin Lange, P-SBER 7/8, S. 26.

¹³⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 30.

In der 9. Sitzung am 12. Oktober 2020 konzentrierte sich die Berichterstattung der FBB auf Prognosen hinsichtlich der Entwicklung der Passagierzahlen im Luftverkehr und der sich daraus ergebenden Konsequenzen für die finanzielle Lage der Flughafengesellschaft. Unter Rückgriff auf Analysen der International Air Transport Association (IATA) erläuterte die Flughafengesellschaft die erwarteten Entwicklungen im Flugverkehr, wobei laut IATA von einer Erholung des Flugverkehrs auf Vorkrisenniveau frühestens 2024/2025 auszugehen war. Für das Jahr 2020 wurde von der FBB weiterhin mit 10 Millionen Passagiere, d. h. mit 20 Millionen Passagiere weniger als 2019 gerechnet. Für das Jahr 2021 wurden unterschiedliche Prognosen anhand verschiedener Szenarien vorgestellt. Nach dem „Management Case“ wurde für 2021 50 % des Flugverkehrs von 2019 erwartet, d. h. rund 17 Millionen Passagiere. Insoweit wurde die Verkehrsentwicklung im 2. und 3. Quartal als entscheidende Phase für die Entwicklung identifiziert. Nach dem „Best Case“ wurde von einer Passagierentwicklung von 24 Millionen Passagieren ausgegangen, während nach dem „Worst Case“ lediglich circa 10 Millionen Passagiere im Jahr 2021 erwartet wurden. Trotz Einsparungen und Verschiebungen von Investitionen ging die FBB aufgrund der langsamen Erholung des Flugverkehrs von einem Finanzbedarf von einer halben Milliarde Euro aus.

Bisher hatten die Gesellschafter bereits im März 2020 Unterstützung in Höhe von 300 Millionen Euro als Ausgleich für die Corona-Schäden als beihilfekonform bedarfsgerechte Kapitalzuführungen zugesagt. Die erste Tranche in Höhe von 98,8 Millionen Euro, die von der FBB im September 2020 beantragt wurde, war bereits für den Kernzeitraum der Pandemie vom 4. März bis 30. Juni 2020 bewilligt und ausgezahlt worden, wobei der Anteil Brandenburgs 36,55 Millionen Euro betragen hatte. Hinsichtlich der Zahlung des Restbetrags in Höhe von 201,2 Millionen Euro in das Eigenkapital gab es bisher allerdings keine beihilferechtliche Grundlage für einen Zuschuss. Aus diesem Grund hatte die Flughafengesellschaft am 25. September 2020 bei den Gesellschaftern einen Antrag bezüglich der Gewährung eines niedrig verzinslichen Darlehens auf Grundlage der „Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze“ in der Höhe des Restbetrags für 2020 (Anteil Brandenburgs für das Darlehen: 74,45 Millionen Euro) gestellt. Der Antrag wurde zum Zeitpunkt der Sitzung durch die Gesellschafter geprüft.¹³⁷

Hinsichtlich des Finanzbedarfs im Jahr 2021 war im aktualisierten Businessplan der FBB von Anfang 2020 bereits von einem höheren Finanzbedarf in Höhe von 375 Millionen Euro ausgegangen worden, weil 2021 die Schlussrechnungen für den Bau des Flughafens BER bezahlt werden mussten. Von dem Gesamtkostenvolumen des Flughafens in Höhe von 5,96 Milliarden Euro waren insoweit erst 5,3 Milliarden Euro geflossen. Die endgültige Prüfung und Abrechnung hinsichtlich der Schlussrechnungen würden sich aber auch noch über das Jahr 2021 hinaus hinziehen, wie bei Großprojekten üblich. Zu diesem im Businessplan bereits vorgesehenen Betrag müssten aber noch die Verluste aufgrund der Corona-Pandemie addiert werden. Im Gegensatz dazu waren im Jahr 2020 die Baukosten bereits durch die

¹³⁷ Vgl. Frau von Massenbach, P-SBER 7/9, S. 13; Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/9, S. 14.

Konsortialfinanzierung beglichen worden, sodass nur die Einnahmeausfälle durch Corona finanziert werden mussten.¹³⁸

Laut Landesregierung seien für die FBB Mittel vorgesehen, nachdem die Geschäftsführung der Gesellschaft bereits am 27. August 2020 in einem Schreiben um Vorsorge für das Jahr 2021 gebeten hatte, soweit Beträge veranschlagungsreif gewesen waren. Es seien somit in Kapitel 20 610, Titel 682 60 des Haushaltsplans für die Flughafengesellschaft 189,5 Millionen Euro vorgesehen, die den auf Brandenburg entfallenden Anteil der Deckung des Finanzbedarfs im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie umfassten. Voraussetzung für die Bereitstellung dieser Corona-Hilfen war neben dem Beschluss des Landtages über das Haushaltsgesetz 2021 auch die Erklärung des Landtags bezüglich des Bestehens einer außergewöhnlichen Notsituation gemäß Artikel 103 Absatz 2 Satz 2 Landesverfassung Brandenburg in Verbindung mit § 18 Landeshaushaltsordnung. Die ebenfalls beantragte allgemeine Vorsorge in Höhe von 40 Millionen Euro mit einem Anteil Brandenburgs von 14,8 Millionen Euro wurde in dem vorliegenden Regierungsentwurf aufgrund der gegenwärtigen Lage noch nicht etatisiert, werde aber gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt dem Parlament noch vorgelegt. Der Landeshaushalt beinhaltet zudem im Einzelplan 20, Kapitel 20 610, Titel 861 60 Ausgabenermächtigungen für die Leistung des verbleibenden brandenburgischen Anteils am Gesellschafterdarlehen vom März 2020. Über die im Nachtragshaushalt 2020 ausgebrachte Verpflichtungsermächtigung hatte die Zusage gegenüber der Gesellschaft bereits für 2020 erfolgen können und im Haushalt 2021 stände nun die Ausgabeermächtigung in Höhe von 39,96 Millionen Euro zur Verfügung.¹³⁹

In der 10. Sitzung des Sonderausschusses am 20. November 2020 zog die FBB eine kritische Bilanz hinsichtlich der Entwicklung im Jahr 2020. Zwar hatte sich das Verkehrsvolumen seit dem Sommer wieder etwas erholt, aber lediglich 30 % der Passagierzahlen vor der Pandemiezeit wurden erreicht und mit einem weiteren Anstieg wurde erst im Sommer oder Herbst 2021 gerechnet. Aufgrund der finanziellen Auswirkungen wurden weitere Einsparungen als nötig angesehen.¹⁴⁰

Im Detail berichtete die FBB neben geplanten Einsparungen im Bereich des Personals durch Kurzarbeit und Personalabbau und dem Zurückfahren von Investitionen, insbesondere auch über die Stilllegung von nicht benötigter Infrastruktur. Erstens wurde die Schließung der erst am 8. November 2020 eröffneten Südbahn zum 1. Dezember 2020 angekündigt. Begründet wurde dieser Schritt damit, dass die Abwicklung des Flugverkehrs bei dem derzeitigen Volumen über eine Start- und Landebahn unproblematisch möglich war und damit erhebliche Kosteneinsparungen im Personalbereich bei der Feuerwehr erreicht werden konnten. Ein formeller Antrag zur Stilllegung der Südbahn war bei der Luftfahrtbehörde gestellt worden, um eine Freistellung von der Betriebspflicht für zwei Monate zu erreichen. Mitte des Monats sollte überprüft werden, ob zum Ende des Monats die weitere Freistellung beantragt

¹³⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/9, S. 15.

¹³⁹ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/9, S. 16 - 17.

¹⁴⁰ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/10, S. 7; Herr Bretschneider, P-SBER 7/10, S. 5.

werden sollte. Zweitens wurde diskutiert, das Terminal 5 (Schönefeld Alt) zumindest vorübergehend bis zum Jahresende 2021 vom Netz zu nehmen, um Betriebskosten in Höhe von 20 bis 25 Millionen Euro einzusparen. Eine Schließung wurde aber erst Ende März 2021 für möglich gehalten, weil eine gewisse Vorlaufzeit für die Fluggesellschaften erforderlich war. Platzprobleme waren bei der Stilllegung aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht zu befürchten. Generell lag eine Betriebsgenehmigung für Terminal 5 bis Ende 2023 vor, sodass über eine endgültige Stilllegung Ende 2021 entschieden werden müsste, weil das Verfahren mit der Luftfahrtbehörde zur Stilllegung zwei Jahre in Anspruch nehmen würde. Drittens, wurde die Inbetriebnahme des Terminals 2 einer genaueren Prüfung unterzogen.¹⁴¹

Zudem lieferte die FBB GmbH einen Überblick über die Struktur ihrer Einkünfte, die sich zu Zweidritteln aus Einnahmen bei der Abfertigung von Passagieren (z. B. Ladeentgelte, Flughafensteuern) und zu einem Drittel aus Einkünften im Non-Aviation-Bereich (z. B. Handel, Gastronomie, Parken und andere Nebengeschäfte) zusammensetzten. Die Mindereinnahmen von 400 Millionen Euro im Jahr 2020 konnten nicht durch Einsparungen ausgeglichen werden und auch die Strategie zur Steigerung der Passagierzahlen war von der Entwicklung der Corona-Situation abhängig, sodass die Flughafengesellschaft erneut darauf hinwies, dass auch im Jahr 2021 die Hilfe der Gesellschafter gebraucht werde. Nach der Bereitstellung von 300 Millionen Euro im Jahr 2020 durch die Gesellschafter waren nach Auffassung der FBB nochmal 660 Millionen Euro im Jahr 2021 erforderlich. Die Gesellschafter hatten diesbezüglich auch schon ihre Bereitschaft zur Unterstützung erklärt. Dies war ein deutlicher Mehrbedarf, als noch in der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER angekündigt.¹⁴²

Hinsichtlich der konkreten kurz-, mittel- und langfristigen Finanzplanung berichtete die FBB, dass die Verkehrsentwicklung in der Zukunft die entscheidende Rolle spielen würde. Als belastende Faktoren für die Situation der Flughafengesellschaft wurden aber zusätzlich die getätigten Investitionen in erheblicher Höhe, die derzeit mangels Einnahmen nicht abbezahlt werden konnten, identifiziert. Als weiterer kritischer Faktor wurde das fehlende Wissen über die genauen Betriebskosten des Flughafen BER benannt, weil aufgrund der neuen und größeren Infrastruktur, keine Rückschlüsse in Bezug auf die früheren Betriebskosten bei den Flughäfen Tegel und Schönefeld möglich waren. Schließlich wurde auch der generelle Rückgang des Flugverkehrs als Problem benannt, das im Kontext des Flughafens BER zu einem Verkehrsrückgang von 70 bis 75 % und einem Umsatzrückgang von 60 % führen könnte. Auf Grundlage dieser Analyse prognostizierte die FBB für das Jahr 2020 ein Passagieraufkommen von 9 Millionen Passagieren im Vergleich zu ursprünglich im Wirtschaftsplan 2020 angesetzten 37 Millionen Passagieren. Im Wirtschaftsplan 2021, der verschiedene Szenarien vorsah, wurde mittlerweile das Bad-Case-Szenario als das realistischste Szenario angesehen, auf dessen Grundlage die unternehmerischen Entscheidungen

¹⁴¹ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/10, S. 6; Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/10, S. 7 - 8, 10 - 11.

¹⁴² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/10, S. 8 - 9.

getroffen werden mussten. Der Zeitraum für die Erholung sei schwer vorhersehbar und könnte sich von 2022 bis in das Jahr 2027 ziehen.¹⁴³

Die FBB und Landesregierung lieferten einen detaillierten Überblick über bereits geleistete und noch geplante finanzielle Unterstützung in den Jahren 2020/2021 durch die Gesellschafter. Zum Zweck der Finanzierung des Flughafens war als Liquiditätshilfe ohne Corona-Bezug, die bereits im alten Businessplan vorgesehen war, folgende Kapitalzuführung geleistet worden:

- 108 Millionen Euro (Anteil Brandenburgs 39,96 Millionen Euro) als Gesellschafterdarlehen (bewilligt durch Gesellschafterbeschluss im März 2020; Vertragsschluss mit den Gesellschaftern im April 2020).¹⁴⁴

Als sogenannte Corona-Hilfen wurden auf Grundlage des Gesellschafterbeschlusses vom 30. März 2020 beihilfekonforme bedarfsgerechte Kapitalzuführungen in Höhe von 300 Millionen Euro wegen Schäden aufgrund der Corona-Pandemie zugesagt. Nach Beantragung eines Teilbetrags durch die FBB am 8. September 2020 bei den Gesellschaftern für den Zeitraum vom 4. März 2020 bis 30. Juni 2020 auf Grundlage der „Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze“ wurde folgende Kapitalzuführung geleistet:

- 98,9 Millionen (Anteil Brandenburgs: 36,55 Millionen Euro) als Eigenkapital.¹⁴⁵

Der noch ausstehende Restbetrag von den nach Gesellschafterbeschluss zugesagten 300 Millionen Euro war als Zuschuss bisher noch nicht auf eine gesicherte beihilferechtliche Grundlage gestellt worden, sodass die FBB am 25. September 2020 einen Antrag auf Gewährung eines niedrigverzinslichen Darlehens auf Grundlage der „Bundesrahmenregelung Beihilfe für Flugplätze“ stellte. Daraufhin wurde nach Abschluss der Darlehensverträge folgende Zuführung gewährt:

- 201,2 Millionen Euro (Anteil Brandenburgs: 74,45 Millionen Euro) als Gesellschafterdarlehen (ausgezahlt im Dezember 2020).¹⁴⁶

Das Gesellschafterdarlehen sollte zur Überbrückung der Zeit dienen, bis mit der EU-Kommission die Umwandlung des Darlehens in einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Form von Eigenkapital geklärt war. Zins- und Tilgungszahlungen würden insoweit erst bei Endfälligkeit des Darlehens am 30. September 2023 anfallen. Für die Klärung der beihilfekonformen Umwandlung lag die Federführung beim Bund.¹⁴⁷

Im Hinblick auf den Mittelbedarf im Jahr 2021 wurde von der Flughafengesellschaft und der Landesregierung von einer Summe von 660 Millionen Euro ausgegangen, wobei der Anteil Brandenburgs bei 244,2 Millionen Euro lag. Im Entwurf des

¹⁴³ Vgl. Frau von Massenbach, P-SBER 7/10, S. 16 - 17; Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/10, S. 20.

¹⁴⁴ Vgl. Frau von Massenbach, P-SBER 7/10, S. 17.

¹⁴⁵ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/10, S. 18; Frau von Massenbach, P-SBER 7/10, S. 17.

¹⁴⁶ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/10, S. 18

¹⁴⁷ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/10, S. 19

Haushaltsgesetzes für 2021 waren die Ausgabenermächtigungen zur Finanzierung der FBB in Höhe des brandenburgischen Anteils auch bereits aufgenommen worden (im Einzelplan 20, Kapitel 20 610, Titel 682 60 mit 189,5 Millionen Euro, im Einzelplan 20, Kapitel 20 610, Titel 861 60 mit 39,96 Millionen Euro). Die Auszahlung der Liquiditätshilfen war über die Gewährung von weiteren niedrig verzinslichen Darlehen der Gesellschafter für den Zeitraum von 12 Monaten ab Antragsstellung geplant, denn die Gesellschafter hatten darum gebeten, das Darlehen auf das Haushaltsjahr zu verteilen. Der Antrag der FBB war bereits im September 2020 für den Zeitraum bis Oktober 2021 gestellt worden. Die Darlehensverträge für 2020 waren bereits unterzeichnet worden und die Auszahlung durch Berlin war bereits erfolgt, während die Auszahlung durch Brandenburg und den Bund noch erwartet wurden. Die Darlehensverträge für 2021 mussten aufgrund der „Bundesrahmenregelung Beihilfen für Flugplätze“ ebenfalls noch im Jahr 2020 unterzeichnet werden, wobei die Umsetzung im Verlauf des Dezembers erfolgen sollte. Das Gesamtvolumen des Darlehens für 2021 sollte 552 Millionen Euro betragen.¹⁴⁸

Abschließend wurde vonseiten der Landesregierung betont, dass die Gesellschafter weiterhin der FBB finanzielle Unterstützung gewähren würden und eine Privatisierung bzw. eine Teilprivatisierung weder angezeigt sei, noch diskutiert werde. Jede der Zuwendungen des Landes Brandenburg wurde und werde detailliert durch das Ministerium der Finanzen und für Europa überprüft. Auf Nachfragen der AfD-Fraktion sowie der Fraktion BVB/FW führt die FBB zu Folgen einer möglichen Insolvenz aus, dass die Gesellschaft Kredite in Höhe von 3,5 Milliarden Euro bei Externen aufgenommen hatte. Der Anteil der Länder Brandenburg und Berlin betrug insoweit jeweils 1,295 Milliarden Euro, während der Bund einen Anteil von 910 Millionen Euro trug. Der größte Teil dieser Kredite sei noch offen und durch die Gesellschafter verbürgt, sodass die öffentliche Hand für die verbürgten Beträge im Fall der Insolvenz haften müsse.¹⁴⁹

Auch wurde in dieser Sitzung über das Vertrauen in die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft der FBB diskutiert. Der Aufsichtsrat der FBB und die Landesregierung betonten, dass nicht von einem vermuteten Fehlverhalten bei Wirecard darauf geschlossen werden könne, dass die Gesellschaft auch hier fehlerhaft gehandelt habe. Die bei der FBB bestellten Abschlussprüfer seien unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, die den strengen Status- und Tätigkeitsregeln, insbesondere nach der Wirtschaftsprüfungsordnung und dem Handelsgesetzbuch unterliegen. Das Finanzgebaren der FBB wird zudem vielfach überprüft. Hinzukomme, dass alle fünf Jahre der Wirtschaftsprüfer gewechselt werde.¹⁵⁰

Auf Nachfrage mehrerer Ausschussmitglieder berichtete die FBB, dass es Absprachen mit Partnern im Einzelhandel gegeben hatte. Bereits zu Beginn der Pandemie im März 2020 gab es diesbezügliche Vereinbarungen. Grundlage der Verträge war, dass die FBB die Infrastruktur und den Passagierfluss zur Verfügung stellt; was pandemiebedingt

¹⁴⁸ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/10, S. 19; Frau von Massenbach, P-SBER 7/10, S. 17.

¹⁴⁹ Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/10, S. 21; Herr Bretschneider, P-SBER 7/10, S. 23.

¹⁵⁰ Vgl. Herr Bretschneider und Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/10, S. 23, 24.

an die Situation habe angepasst werden müssen. Beispielsweise waren Restaurants von der Pflicht befreit worden, während der Betriebszeiten des Flughafens zu öffnen. Zudem gab es ein Entgegenkommen der FBB bei den umsatzunabhängigen Fixmieten; an der Umsatzmiete wird die FBB aber weiterhin beteiligt. Der Umsatzausfall im Non-Aviation-Bereich war hoch: im Vergleich zu den erwarteten kommerziellen Erlösen für 2020 in Höhe von 58 Millionen Euro lagen die tatsächlichen Erlöse bei 5 Millionen Euro.¹⁵¹

3.3.4 Sachstand 2021

In der 11. Sitzung am 1. Februar 2021 zog die FBB ein Resümee über die Geschäftsentwicklungen im Jahr 2020 und berichtete, dass es lediglich 9,1 Millionen Passagiere an den Flughäfen der Region im vergangenen Jahr gegeben habe, wobei nach einem starken Einbruch des Flugverkehrs von März bis Mai 2020 die Lage sich langsam bis Ende des Jahres wieder erholt hatte. Durch den zweiten Lockdown hatten sich die Passagierzahlen aber wieder verschlechtert und im Januar 2021 waren nur 6 bis 7 % des Vorjahresverkehrs zu verzeichnen gewesen. Für das Jahr 2021 würden derzeit 10 Millionen Passagiere erwartet, wobei auch mit einer breiten Spannweite von 5 bis 18 Millionen Passagieren gerechnet und auf deutliche Zuwächse bei den Passagierzahlen am Jahresende gehofft wurde. Die Prognosen bezüglich der Erholung des Flugverkehrs weltweit durch die International Air Transport Association (IATA) und andere Institute variierten ebenfalls stark, wobei von Erholungsphasen bis 2023, bis 2025 oder bis 2027 ausgegangen wurde. Die FBB prognostizierte für den Flughafen BER ein Passagierrückgang von 83 Millionen Passagiere bis 2025 aufgrund der erwarteten Veränderung des Flugreiseverkehrs.¹⁵²

Die genauen Folgen für die Finanzen der FBB waren noch nicht absehbar. Die betrieblichen Aufwendungen seien bei 20 Millionen Passagieren gedeckt. Mit 10 Millionen Passagieren sei lediglich die Zins- und Tilgungslast der FBB gedeckt. Wie im vergangenen Jahr waren insoweit auch im Jahr 2021 Einsparungen und Hilfe durch die Gesellschafter erforderlich.¹⁵³

In Bezug auf die Einsparungen waren die bereits Ende 2020 umgesetzten Maßnahmen zur Stilllegung nicht benötigter Infrastruktur weitergeführt worden, sodass die Südbahn weiter nicht genutzt wurde. Auch Terminal 2 wurde nicht genutzt und von einer Inbetriebnahme wurde erst im Winter 2021 bzw. Frühjahr 2021 ausgegangen. Die geplante temporäre Stilllegung von Terminal 5 sollte bereits im Februar 2021 umgesetzt werden, was Einsparungen in Höhe von 25 Millionen Euro bedeutete. Daneben hatte die FBB ihre Investitionstätigkeit um 80 % reduziert und alle kapazitätserweiternden baulichen Maßnahmen zurückgestellt, sodass in den kommenden vier Jahren im Gegensatz zu den im Businessplan 2018 vorgesehenen Investitionen in Höhe von 640 Millionen Euro für denselben Zeitraum nur noch von

¹⁵¹ Vgl. Frau von Massenbach, P-SBER 7/10, S. 12, 14.

¹⁵² Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/11, S. 5 - 6; Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 6 - 7, 12.

¹⁵³ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 8, 11.

100 Millionen Euro ausgegangen wurde. Auch der Personalabbau wurde weiter fortgeführt, ebenso wie die Kurzarbeit.¹⁵⁴

Die Hilfen durch die Gesellschafter für 2021, die bereits im Jahr 2020 660 Millionen Euro zugesagt hatten (Anteil Brandenburgs: 244,3 Millionen Euro), wurden von der FBB als ausreichend angesehen und es wurde die Hoffnung geäußert, die Mittel nicht vollständig ausschöpfen zu müssen. Die Zuwendungen setzten sich, wie bereits erwähnt, zum einem aus dem Gesellschafterdarlehen in Höhe von 108 Millionen Euro und einem auf Grundlage der „Bundesrahmenrichtlinie Beihilfen für Flugplätze“ gewährten niedrigverzinslichen Gesellschafterdarlehen in Höhe von 552 Millionen Euro zusammen.¹⁵⁵

Laut Flughafengesellschaft würden aber auch für die Jahre 2022 bis 2024 weitere Mittel benötigt, die derzeit aber noch nicht benannt werden könnten. Der konkrete Finanzbedarf werde erst nach Prüfung durch die Wirtschaftsprüfer und Vorstellung des Prüfberichtes im Mai oder Juni 2021 absehbar sein. Generell müsse sich der Beitrag der Gesellschafter in den kommenden Jahren auf eine Entschuldung der FBB richten.¹⁵⁶

Schließlich wurde angekündigt, dass der aktualisierte Businessplan im März 2021 in der Aufsichtsratssitzung behandelt wird, nachdem er im Februar 2021 fertiggestellt und den Aufsichtsratsmitgliedern im Vorfeld übermittelt werde. Als Zielsetzungen für die kommenden Jahre wurden insoweit bereits die starke Reduzierung des Betriebsaufwandes und die Begrenzung der Schuldendienste im Rahmen einer Teilentschuldung zur Reduktion der Zins- und Tilgungslast genannt. Mit dem Jahresabschluss 2020 werde sich der Aufsichtsrat im Mai 2021 befassen.¹⁵⁷

In der 12. Sitzung am 15. März 2021 konzentrierte sich die Diskussion vor allem auf den Businessplan 2021. Im Vorfeld wurde aber ein Überblick über die Verkehrsentwicklung und die finanzielle Situation der FBB für die Jahre 2020 und 2021 abgeben. Im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung wurde weiterhin für das Jahr 2021 konservativ lediglich mit 10,7 Millionen Euro gerechnet und von einer langsamen Erholung ausgegangen. Generell ging die Flughafengesellschaft davon aus, dass das Potenzial des Flughafens BER bei 25 % der Marktanteile lag.¹⁵⁸

Für das Jahr 2020 lag der Jahresabschluss noch nicht vor, allerdings berichtete die Landesregierung, dass im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss die Erklärung der Gesellschafter zum Fortbestand bzw. der Unterstützung der Gesellschaft über das Jahr 2020 hinaus verlangt werde und die Abgabe der Erklärung derzeit geprüft wird.¹⁵⁹ Für das Jahr 2021 wurden auf Grundlage der Passagierannahme von 10,7 Millionen Betriebseinnahmen in Höhe von 275 Millionen Euro prognostiziert. Bei einer

¹⁵⁴ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/11, S. 6; Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 8, 11.

¹⁵⁵ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 9; Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/11, S. 9 - 10.

¹⁵⁶ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/11, S. 6.

¹⁵⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 9, 12.

¹⁵⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/12, S. 7, 11 - 13.

¹⁵⁹ Vgl. Ministerin Lange, P-SBER 7/12, S. 15, 17.

Kostenstruktur wie der des Flughafens BER, die eigentlich auf 30 bis 40 Millionen Passagiere ausgerichtet war, würden die erwarteten Verluste auch nicht durch Einsparungen gedeckt werden können.¹⁶⁰

Der Businessplan 2021 zielt darauf ab, das wirtschaftliche Vorgehen der FBB für die kommenden 25 Jahre neu zu strukturieren, wobei die Planung für die ersten fünf Jahre noch recht konkret und für die späteren Jahre etwas weniger verbindlich ausgestaltet war. Der Businessplan wurde bereits von dem Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen und war bereits der Gesellschafterversammlung zur Bestätigung vorgelegt worden, die aber noch nicht erfolgt war.¹⁶¹

Die Verkehrsannahmen, auf deren Grundlage der Businessplan erstellt wurde, orientierten sich an verschiedenen Szenarien. Die FBB ging auf dieser Grundlage von einem Verlust von 85 Millionen Passagieren bis zur Erholung des Flugverkehrs auf Vorkrisenniveau bzw. auf lange Sicht von einem Verlust von 135 Millionen Passagieren aus. Diese Annahmen müssten aber immer wieder überprüft werden, weil die Entwicklung nicht eindeutig vorhersehbar sei. Für die Finanzen bedeutet dies, dass im aktualisierten Businessplan 30 % weniger Einnahmen als im Businessplan 2020 vorgesehen waren. Im Schnitt könnte der Betriebsaufwand nach Einschätzung der FBB zwar um 26 % reduziert werden, damit lag man aber immer noch bei 33 % weniger EBITDA. Das EBITDA diene insoweit als Messwert, um sicherzustellen, ob der Flughafen sich mit eigenen Mitteln betreiben lassen würde und wieviel Geld übrigbleiben würde, um die Zinsen zu bedienen.¹⁶²

Wie bereits in den vergangenen Ausschusssitzungen mehrfach ausgeführt, war die Liquidität der Gesellschaft für 2021 durch die Finanzhilfen der Gesellschafter gedeckt. Das gesamte bewilligte Budget von 5,92 Milliarden Euro werde voraussichtlich um 30 Millionen Euro aufgrund von Einsparungen unterschritten.¹⁶³ Daneben seien Einsparungen im Bereich der Investitionen vorgesehen, sodass nur noch 100 Millionen Euro für die kommenden vier Jahre eingeplant seien, die in unbedingt notwendigen Bereichen, wie dem Medical Assessment Center und bei Sanierungsmaßnahmen an Flugbetriebsflächen, ausgegeben würden.¹⁶⁴

Hinsichtlich des Finanzbedarfs ab 2022 für die kommenden fünf Jahre wurde von der Notwendigkeit von 800 Millionen Euro Liquiditätshilfen ausgegangen. Hinsichtlich der Gesellschafterdarlehen wurde vonseiten der Gesellschaft in der Zukunft eine Umwandlung des Gesellschafterdarlehens in Eigenkapital angenommen, denn generell war die Erhöhung der Eigenkapitalquote erforderlich. Im Jahr 2026 werde ein großer Teil der Fremdfinanzierung fällig, sodass dann eine Umschuldung bzw. Refinanzierung erforderlich sei. Die FBB strebte an, dies durch Banken ohne Bürgschaften der Gesellschafter zu erreichen. Im Hinblick auf die Folgen der Corona-

¹⁶⁰ Vgl. Frau von Massenbach, P-SBER 7/12, S. 7.

¹⁶¹ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/12, S. 6.

¹⁶² Vgl. Frau von Massenbach, P-SBER 7/12, S. 8.

¹⁶³ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/12, S. 6; Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/12, S. 6; Ministerin Lange, P-SBER 7/12, S. 14.

¹⁶⁴ Vgl. Frau von Massenbach, P-SBER 7/12, S. 8; Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/12, S. 12.

Krise und die damit einhergehenden Einkommenseinbußen sei dies aber nicht ohne Weiteres möglich. Aus diesem Grund schlug die Gesellschaft eine Reduzierung der Zinslast durch Teilentschuldung von über 1,1 Milliarden Euro vor, die ab 2022 in fünf Jahresraten auf die Gesellschafter verteilt werden sollten. Diese Maßnahme müsse aber noch auf ihre Europarechtskonformität überprüft werden. Ziel sei die Zurückführung der bestehenden Schulden von 4,5 Milliarden Euro auf ein normales Niveau, denn der derzeitige Schuldendienst sei, insbesondere im Hinblick auf die Corona-Situation, nicht mehr tragfähig. Im Jahr 2020 habe der jährliche Schuldendienst bei 160 bis 170 Millionen Euro gelegen, der sich aus Bürgschaftsentgelten (20 Millionen Euro), Zinsbelastung und Tilgungsleistungen zusammensetzte. Nach einer Teilentschuldung könnte nach Einschätzung der Gesellschaft ein Betrag von 60 bis 70 Millionen Euro pro Jahr pro rata eingespart werden.¹⁶⁵

Die Landesregierung berichtete, dass der Businessplan dem Land zugegangen sei und geprüft werde. Das Land Brandenburg habe bereits vorgeschlagen, dass die Gesellschafter Leitlinien zum Businessplan vorgeben sollten, um ein enges Monitoring aufgrund der schwer vorhersehbaren Entwicklungen sicherzustellen. Gesellschaftererklärungen in Bezug auf die Finanzierung des Businessplans würden unter den Vorbehalt des Haushaltsgesetzgebers gestellt werden, solange dessen Entscheidungen nicht vorliegen.¹⁶⁶

Auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW erläuterte die FBB abschließend, dass auch die Immobilienentwicklung in den kommenden Jahren bei der Steigerung der Liquidität der Flughafengesellschaft eine Rolle spielen werde. Allerdings sollten Notverkäufe vermieden werden. Das Ziel sei die Entwicklung eines Stadtquartiers am Flughafen („Airport-City“). Insoweit sei der schrittweise Verkauf der Immobilien über 10 bis 20 Jahre vorgesehen, denn es dauere eine gewisse Zeit, 380 000 m² (800 000 m² Brutto-Grundfläche) zu vermarkten. Im Bereich der noch nicht belegten Westflächen des „Business Park“ (circa 40 % des Gewerbeparks) werde eine zeitnahe Vermarktung en bloc angestrebt.¹⁶⁷

Im Rahmen der Diskussion wurde mehrmals auf die Notwendigkeit einer Gesamtübersicht der erwarteten Finanzen hingewiesen und zudem wurde, wie bereits in vorhergehenden Sitzungen auch, wiederholt von den Ausschussmitgliedern kritisiert, dass die FBB Präsentationen nicht vor den Sitzungen des Sonderausschusses BER verschicke, was die Arbeitsfähigkeit und Kontrollfunktion des Ausschusses einschränkt. Vonseiten der Landesregierung wurde, wie bereits in der 10. Sitzung, im Rahmen der Diskussion um den Antrag auf Durchführung einer Anhörung zum Thema „Folgen einer Insolvenz der FBB GmbH für den Landeshaushalt und die Aufrechterhaltung des Luftverkehrs in Berlin-Brandenburg“ deutlich gemacht, dass die Auswirkungen einer Insolvenz gravierend seien, denn 3 Milliarden Euro seien

¹⁶⁵ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/12, S. 6; Frau von Massenbach, P-SBER 7/12, S. 9 - 10; Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/12, S. 15.

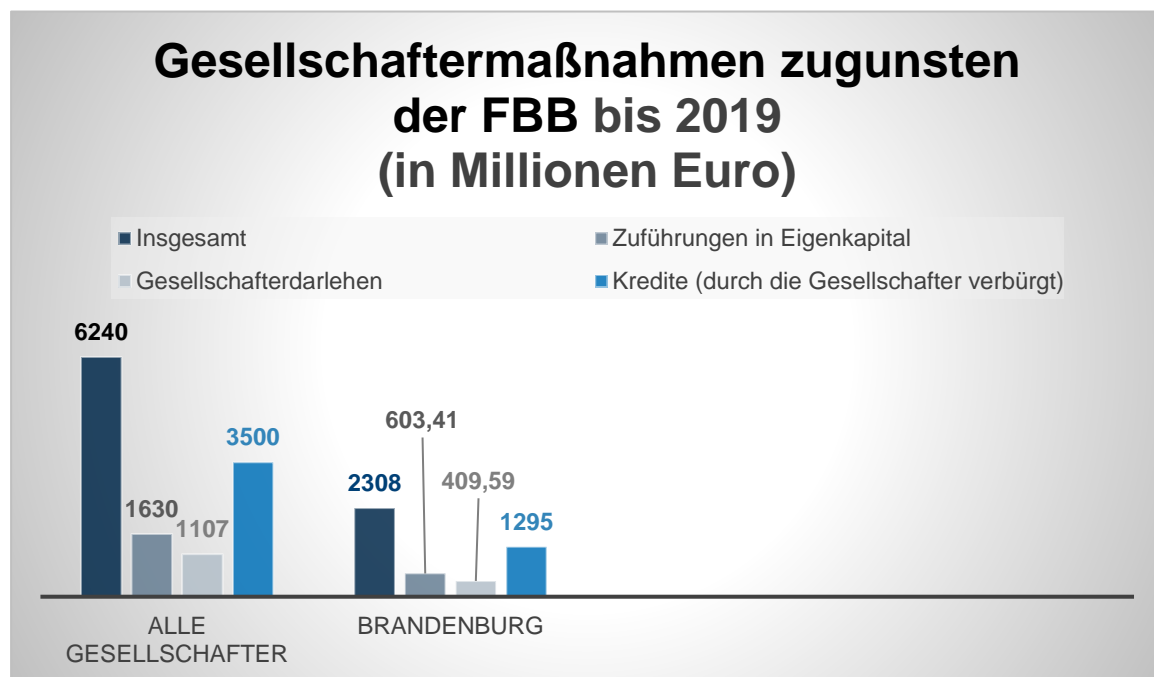
¹⁶⁶ Ministerin Lange, P-SBER 7/12, S. 14.

¹⁶⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/12, S. 13.

durch die Gesellschafter verbürgt. Im Falle einer Insolvenz, würden diese Bürgschaften gezogen. Ob dies im Sinne der Gesellschafter sei oder ob nicht der Vorschlag der FBB im Hinblick auf eine Teilentschuldung und den einzelnen Zuführungen der bessere Weg sei, werde entsprechend beraten.¹⁶⁸ Im Ergebnis der Diskussion beschlossen die Ausschussmitglieder keine Anhörung zu dem Thema mehr im Sonderausschuss BER durchzuführen, zumal der Ausschuss in der 12. Sitzung auch seine Beendigung beschloss.

3.3.5 Überblick über die Kapitalzuführungen an die FBB und wesentliche Kennzahlen der Jahresabschlüsse

Die bereits im Rahmen der Sitzungen des Sonderausschusses BER erläuterten Zuführungen sind hier noch einmal schematisch aufgeführt:

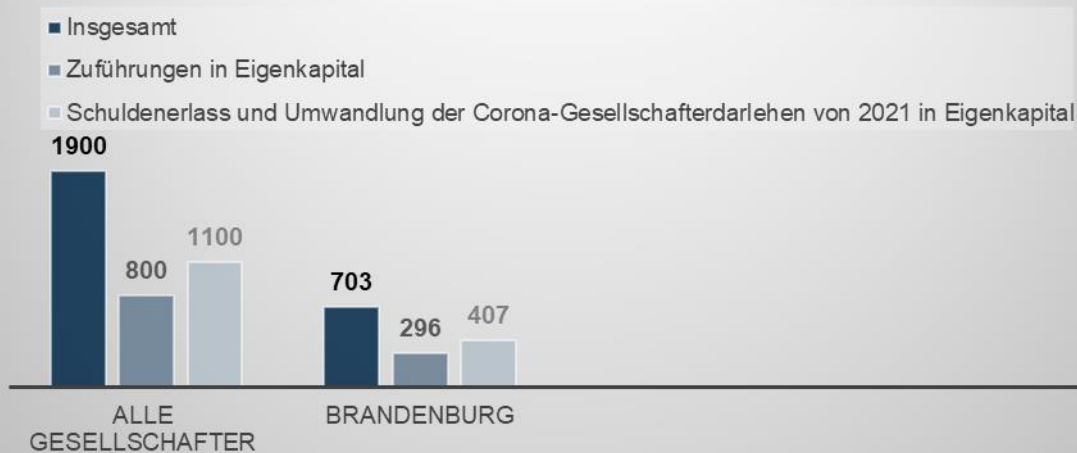


¹⁶⁸ Ministerin Lange, P-SBER 7/12, S. 18.

Kapitalzuführungen an die FBB durch die Gesellschafter 2020-2021 (in Millionen Euro)



voraussichtlicher Finanzbedarf bis 2026 (in Millionen Euro)



Die Darstellung der zentralen und im Rahmen des Sonderausschusses häufig thematisierten Kennzahlen der Jahresabschlüsse der FBB erfolgt nachstehend in tabellarischer Form:¹⁶⁹

<i>In Mio. Euro</i>	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Passagiere insgesamt (Mio.)	28,0	29,5	32,9	33,3	34,7	35,6	9,1,
<i>Flughafen Tegel:</i>	20,7	21,0	21,25	20,5	22,0	24,2	5,9
<i>Flughafen Schönefeld</i>	7,3	8,5	11,65	12,9	12,7	11,4	3,2*
Umsatzerlöse	289	326	372	392	414,6	416,1	177,1
Konzernergebnis	- 171	- 137	- 101	- 83,6	- 77,1	- 95,8	-1.057,9
EBITDA	56	85,2	109	102	118,7	108,4	- 145,6

* Im Geschäftsjahr 2020: SXF und BER

3.4. Fluglärmschutz: Sachstand 2019-2021

Das Thema Fluglärmschutz und vor allem das Schallschutzprogramm der FBB war ein weiterer Tagesordnungspunkt, mit dem sich der Sonderausschuss BER auch in der 7. Wahlperiode in nahezu allen Sitzungen beschäftigte. Auch in dieser Legislaturperiode war der Bericht und die Diskussion mit dem Leiter des Schallschutzprogramms der FBB fester Bestandteil der regelmäßigen Befassung. Wesentliche rechtliche Grundlagen des Schallschutzprogramms sind:¹⁷⁰

- Planfeststellungsbeschluss (PFB) Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004 (PFB) in der aktuellen Fassung
- Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ (PFBErg) vom 20.10.2009
- Prozessklärung MIL vom 20. und 21.09.2011 zu den Klageverfahren BVerwG 4 A 40000.09, 4 A 40000.10, 4 A 4001.10
- OVG Berlin-Brandenburg, 11 A 19.13; Urteil vom 25.04.2013
- Schreiben des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 11.07.2013 zur Umsetzung des Urteils des OVG Berlin-Brandenburg vom 25.04.2013
- Vollzugshinweis der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg vom 21.02.2014 zur Anwendbarkeit der DIN 1946-6 bei der Umsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen
- Vollzugshinweise des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 13.12.2012 zur Umsetzung der angeordneten Schallschutzmaßnahmen

¹⁶⁹ Vgl. hierzu Geschäftsberichte der FBB GmbH der Jahre 2014 - 2020.

¹⁷⁰ Leitfaden Schallschutz der FBB GmbH, https://www.berlin-airport.de/de/_dokumente/nachbarn/2016-04-20_leitfaden_schallschutz-fassung-1_1.pdf.

Nach dem Abschnitt A II 5 „Lärm“ des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004“ in seiner derzeit gültigen Fassung sind „für Wohnräume, Büroräume, Praxisräume (...) in der Umgebung des Flughafens (...) geeignete Schallschutzvorrichtungen vorzusehen. Die Vorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten“. ¹⁷¹

3.4.1. Überblick bis 2019

Die FBB hob bereits in der Vergangenheit stets hervor, dass aus ihrer Sicht das Schallschutzprogramm einzigartig und sehr anspruchsvoll sei und einen bestmöglichen Schallschutz gewährleiste. Dennoch wurde deutlich, dass es diesbezüglich verschiedene Auffassungen, sei es aufseiten der Anwohner, aber auch aufseiten der Landesregierung beispielsweise zu den Themen Baugenehmigung, Anerkennung von Räumen oder der Frage Innendämmung/Außendämmung gab. ¹⁷²

Am 27. Februar 2013 nahm der Landtag das Volksbegehren „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER!)“ an. ¹⁷³ Dieses wurde bislang nicht umgesetzt.

Nach einem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg (OVG) im April 2013 (OVG 11 A 14.13) musste das Schallschutzprogramm im Tagschutzgebiet umfassend neu aufgesetzt bzw. verändert werden. Die Objekte im Tagschutz mussten noch einmal begutachtet und berechnet werden. Insgesamt waren nach Aussage der Landesregierung 25 500 Wohneinheiten im Umfeld des Flughafens BER anspruchsberechtigt, davon 14 000 Wohneinheiten im Tagschutzgebiet und 11 500 Wohneinheiten im Nachtschutzgebiet. Die Umsetzung des Schallschutzprogrammes lag im Aufgabenbereich der Flughafengesellschaft. Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) sollte dabei als Partnerin zur Seite stehen und die Umsetzung der im Genehmigungsbescheid enthaltenen Auflagen einfordern. ¹⁷⁴

Im Jahr 2015 wurden seitens der FBB Leitlinien der schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung anhand verschiedener rechtlicher Grundlagen und nach umfassender Abstimmung mit Behörden und Gutachterausschüssen erstellt, um eine

¹⁷¹ <http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/luftfahrt/Planfeststellungsbeschluss.pdf>.

¹⁷² Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 49 - 50.

¹⁷³ Vgl. Drucksache 5/6894-B.

¹⁷⁴ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 43.

rechtlich einwandfreie, bewertungsmethodisch und inhaltlich einheitliche Vorgehensweise bei der Erstellung und Qualitätssicherung der Verkehrswertermittlungen sicherzustellen. Zudem wurde im November 2015 im Dialogforum die „Matrix Problemlagen beim baulichen Schallschutz BER“ beschlossen. Diese skizziert die dringendsten Problemlagen und Herausforderungen beim Schallschutz, das bisherige Verhandlungsergebnis der beteiligten Akteure sowie weitergehende Vorschläge.¹⁷⁵

Die Umsetzung des Schallschutzprogramms lief und läuft dennoch schleppend. Dies lag aus Sicht der FBB an einem laufenden Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg zur Lüftungsproblematik sowie an den in der Matrix aufgezeigten Problemlagen zum baulichen Schallschutz, bei denen es unter anderem Streitfälle und Diskussionen zu Raumhöhen, zur Erforderlichkeit des Vorliegens einer Baugenehmigung sowie zur Anerkennung von Wohnküchen und Wintergärten als Wohnflächen gegeben hatte. Zur Erhöhung der Umsetzungsrate im baulichen Schallschutz gab es Nachjustierungen seitens der FBB im Sinne einer flexibleren Gestaltung des Schallschutzprogramms, einer Intensivierung der Schallschutzkommunikation sowie einer Aktivierung und Schulung von Baufirmen.¹⁷⁶

Nach dem Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom 3. Mai 2016 musste bei der schalltechnischen Objektbeurteilung und der Umsetzung des baulichen Schallschutzes zur Einhaltung der planfestgestellten Schutzziele eine Lüftungsplanung zugrunde gelegt werden, die einen nutzerunabhängigen Luftaustausch einschließlich der Ablufführung und eine Luftwechselrate nach Nennlüftung in der Nachtzeit in den zum Schlafen genutzten Räumen bei geschlossenen Fenstern sicherstellt.¹⁷⁷

Im Übrigen begann die FBB im Jahr 2016 die sogenannten Schallschutztage durchzuführen, um über das Schallschutzprogramm näher zu informieren.¹⁷⁸ In seiner 45. Sitzung am 17. Mai 2017 verabschiedete der Landtag den Beschluss „Umsetzung des Schallschutzprogramms verbessern“ (Drucksache 6/6562-B) um zu erreichen, dass eine unbürokratische und stärker an den Bedürfnissen der Anspruchsberechtigten orientierte Umsetzung des Schallschutzprogramms erfolgt. Im September 2017 gab die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) der FBB Vollzugshinweise zur Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses und zur Frage der Wirkung der neuen Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) beim Schallschutz. Dennoch gab es weiterhin in den strittigen Themenbereichen, beispielsweise bei dem Thema der Raumhöhen auch im Jahr 2017 Uneinigkeit.

¹⁷⁵ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 44.

¹⁷⁶ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 44.

¹⁷⁷ OVG 6 A 31.14, [VIS Berlin - OVG 6 A 31.14 | Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg 6. Senat | Urteil | Zum Anspruch eines Grundstückseigentümers auf Umsetzung der planfestgestellten Nachtschutzauflagen ...](#)

¹⁷⁸ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 45.

Hierbei vertrat die FBB im Gegensatz zur Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass eine zu niedrige Raumhöhe in Wohngebäuden als Ausschlusskriterium für die Gewährleistung von Schallschutz galt. In weiteren Einzelfragen, vor allem, ob ein Anspruch auf Innendämmung oder Außendämmung besteht und, ob Küchen und Wintergärten auch Räume sind, die vom Schutzanspruch gemäß Planfeststellungsbeschluss erfasst werden, konnten hingegen nach stattgefundenen Gesprächsrunden der beteiligten Akteure teilweise Einigkeit, zumindest jedoch Fortschritte über den Auflagenvollzug erzielt werden.¹⁷⁹

Insgesamt wurde auch im Jahr 2018 deutlich, dass es weiterhin unterschiedliche Rechtsauffassungen zwischen der Landesregierung und der FBB hinsichtlich des Schallschutzes, insbesondere bei der Gewährleistung von Schallschutz bei niedrigen Raumhöhen gab.¹⁸⁰ Die bauliche Umsetzung beim Schallschutz ging weiterhin nur schleppend voran und der Schwerpunkt bei den umgesetzten Schallschutzmaßnahmen im Tagschutzgebiet lag in der Auszahlung einer Entschädigung. Ein gewichtiger Hinderungsgrund bei der Gewährung von Schallschutzmaßnahmen waren laut der FBB die Eigentümerwechsel. Es gab zahlreiche Fälle, in denen Entschädigungen bereits an den Voreigentümer ausgezahlt worden waren und die neuen Eigentümer damit keinen Anspruch mehr auf Schallschutzmaßnahmen vonseiten der Flughafengesellschaft hätten.¹⁸¹

Am 3. Juli 2018 verpflichtete das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg die FBB, in den Wohngebäuden der klagenden Privatpersonen die Wohnküche, eine Wohndiele und einen Wintergarten in das Schallschutzprogramm einzubeziehen.¹⁸² Daraufhin erklärte die FBB, in analog gelagerten Fällen den Schallschutz ebenfalls entsprechend des Urteils umzusetzen, woraufhin mit Stand vom 28. Januar 2019 eine Überprüfung bei 614 Fällen notwendig wurde.¹⁸³

¹⁷⁹ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 46.

¹⁸⁰ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 47.

¹⁸¹ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 47.

¹⁸² Vgl. Urteile vom 3. Juli 2018 - OVG 6 A 1.17, 3.17 und 13.17 - und Pressemitteilung des OVG vom 03.07.2018, <https://www.berlin.de/gerichte/oberverwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2018/pressemitteilung.718357.php>.

¹⁸³ Vgl. Tätigkeitsbericht 6. WP, Drs. 6/11479, S. 48.

Übersicht der aktuellen Sachstände Schallschutz vor 2019:¹⁸⁴

Stand	31.03.2015			31.07.2019		
Noch offene Anträge				1.627 WE		
Davon in Hinderung				1.038 WE		
Davon in Bearbeitung				589 WE		
	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent
Tagschutzgebiet (auch Nachtschutz)	11.910 WE	4.623 WE	39%	13.519 WE	12.168 WE	90 %
Reines Nachtschutzgebiet	7.629 WE	7.213 WE	95%	8.314 WE	8.038 WE	97 %
Gesamt	19.539 WE	11.836 WE	61%	21.833 WE	20.206 WE	93 %

3.4.2. Schallschutzprogramm 2019 - 2021

Im Rahmen des Schallschutzprogramms gibt es verschiedene Grundlagen für die Anspruchsermittlung. Zum einen die ASE- B (Anspruchsermittlung bauliche Umsetzung), bei denen der Anspruch auf bauliche Umsetzung durch die Eigentümer durch Beauftragung einer Baufirma umgesetzt werden sollen. Die FBB ist dann für die Kostenerstattung verantwortlich. Liegen die Kosten der baulichen Umsetzung über 30% des Verkehrswertes greift die ASE-E (Anspruchsermittlung – Entschädigung). In diesen Fällen werden Entschädigungen geleistet. Dies waren zum Zeitpunkt der 2. Sitzung am 2. Dezember 2019 57 % der Fälle.¹⁸⁵

¹⁸⁴ Vgl. Anlage 1 P-SBER 6/2 und Anlage 1 P-SBER 6/35.

¹⁸⁵ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/2, S. 16.

Übersicht Sachstände Schallschutzprogramm BER gesamt (2019 - 2021):¹⁸⁶

Stand	31.10.2019			31.12.2019			30.04.2020		
Noch offene Anträge	1.472 WE			1.378 WE			1.052 WE		
Davon in Hinderung	977 WE			958 WE			963 WE		
Davon in Bearbeitung	495 WE			420 WE			89 WE		
	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent
Tagschutzgebiet (auch Nachtschutz)	13.541 WE	12.300 WE	91%	13.559 WE	12.396 WE	91,4%	13.617 WE	12.765 WE	93,7%
Reines Nachtschutzgebiet	8.331 WE	8.100 WE	97 %	8.337 WE	8.122 WE	97,4%	8.369 WE	8.169 WE	97,6%
Gesamt	21.872 WE	20.400 WE	93 %	21.896 WE	20.518 WE	93,7%	21.986 WE	20.934 WE	95,2%

Stand	30.06.2020			31.08.2020			31.10.2020		
Noch offene Anträge	1.040 WE			1.080 WE			1.082 WE		
Davon in Hinderung	898 WE			887 WE			869 WE		
Davon in Bearbeitung	142 WE			193 WE			213 WE		
	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent
Tagschutzgebiet (auch Nachtschutz)	13.640 WE	12.813 WE	93,9%	13.696 WE	12.845 WE	93,8%	13.722 WE	12.882 WE	93,9%
Reines Nachtschutzgebiet	8.382 WE	8.169 WE	97,5%	8.403 WE	8.174 WE	97,3%	8.419 WE	8.177 WE	97,1%
Gesamt	22.022 WE	20.982 WE	95,3%	22.099 WE	21.019 WE	95,1%	22.141 WE	21.059 WE	95,1%

Stand	31.12.2020			28.02.2021		
Noch offene Anträge	1.050 WE			1.014 WE		
Davon in Hinderung	842 WE			788 WE		
Davon in Bearbeitung	208 WE			226 WE		
	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent	Vorliegende Anträge	Abgearbeitete Anträge	Abarbeitung in Prozent
Tagschutzgebiet (auch Nachtschutz)	13.755 WE	12.882 WE	94,0%	13.768 WE	12.969 WE	94,2%
Reines Nachtschutzgebiet	8.433 WE	8.214 WE	97,4%	8.446 WE	8.231 WE	97,5%
Gesamt	22.188 WE	21.138 WE	95,3%	22.214 WE	21.200 WE	95,4%

¹⁸⁶ Vgl. Sachstand zum Schallschutzprogramm der FBB GmbH, Auszug aus den Präsentationen der FBB zu den jeweiligen Sitzungen des SBER.

In der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 2. Dezember 2019 berichtete die FBB über die Situation im Tag- und im Nachtschutzgebiet.¹⁸⁷ Seitens der FBB wurde für die bauliche Umsetzung geworben.¹⁸⁸ Die Beschwerdestatistik zeigte nach dem Bericht der FBB sehr geringe Beschwerden auf (ungefähr 15 Beschwerden pro Woche), wobei der Schwerpunkt im ingenieurtechnischen Bereich lag.¹⁸⁹ Zu einer Informationsveranstaltung zum Thema Schallschutz im November 2019 waren 250 persönliche Einladungen versandt worden, aber die Resonanz war mit nur 25 Gästen sehr gering.¹⁹⁰

Die FBB berichtete, dass mittlerweile 57 Prozent der Anspruchsermittlungen im Tagschutzgebiet Entschädigungszahlungen (ASE-E) seien. Die Ausschussmitglieder bedauerten und kritisierten den hohen Anteil der ASE-E, da Entschädigungen laut Planfeststellungsbeschluss als Ausnahme vorgesehen sind.

Auf Nachfrage seitens der Ausschussmitglieder der SPD-Fraktion, der AfD-Fraktion und der Fraktion BVB/FW berichtete die FBB, dass eine geänderte Nutzung durch Neueigentümer hinsichtlich der Ansprüche auf Schallschutz nicht berücksichtigt werden muss, wenn der Voreigentümer bereits einen Antrag gestellt hatte und diesem die Anspruchsermittlung zugegangen war. Laut Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes ist auf die maßgebliche Nutzung zum Zeitpunkt des Tages der Antragstellung abzustellen.¹⁹¹

Das Oberverwaltungsgericht hat zudem entschieden, dass gegebenenfalls auch Ansprüche für Räume mit niedrigerer Raumhöhe bestehen. Hier waren laut der FBB zum 2. Dezember 2019 noch 200 Fälle in Überarbeitung; es gab nach der Rechtsprechung auch Ansprüche bei Wintergärten, Wohnküchen und Veranden, wobei die Zahl der Fälle deutlich geringer war als gedacht.¹⁹²

In der 3. Sitzung am 3. Februar 2020 berichtete die FBB über die weiterhin nur langsame Umsetzung des Sachallschutzprogrammes; wobei der Schwerpunkt weiterhin bei der Auszahlung von Entschädigungen lag. Die FBB betrieb aber nach eigener Aussage weiterhin Werbung zur Umsetzung baulicher Schallschutzmaßnahmen.¹⁹³

Auf Nachfrage der AfD-Fraktion in der 5. Sitzung am 20. April 2020 führte die FBB aus, dass alle nach dem Planfeststellungsbeschluss geschuldeten Maßnahmen und Entschädigungsleistungen ausgereicht worden und keine Anträge offen seien.¹⁹⁴

In der 6. Sitzung am 18. Mai 2020 berichtete die FBB, dass alle Anträge für 27 000 Wohneinheiten, die bis zwölf Monate vor Inbetriebnahme vorgelegen hatten,

¹⁸⁷ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/2, S. 16.

¹⁸⁸ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/2, S. 16.

¹⁸⁹ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/2, S. 16.

¹⁹⁰ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/2, S. 16.

¹⁹¹ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/2, S. 18.

¹⁹² Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/2, S. 18.

¹⁹³ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/3, S. 14.

¹⁹⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 5 - 6.

entsprechend der Auflagen bis sechs Monate vor Inbetriebnahme abgearbeitet und die Anspruchsermittlungen versandt worden waren. Dies betraf sowohl Erstanträge als auch Überarbeitungen nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes.¹⁹⁵ Die diesbezügliche Dokumentation wurde der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) zur Prüfung übergeben. Die Beschwerdestatistik zeigte nach wie vor relativ niedrige Beschwerdezahlen. Wegen der bevorstehenden Inbetriebnahme waren vonseiten der FBB mehr Beschwerden erwartet worden.¹⁹⁶

Über den geplanten Schallschutztag am 13. August 2020 im Dialogforum Airport Berlin Brandenburg berichtete die FBB in der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Juli 2020. Wie in den Vorjahren waren dazu Baufirmen eingeladen sowie Fachvorträge und individuelle Beratungen vor Ort durch das Schallschutzteam der FBB geplant.¹⁹⁷

Im Nachgang der Urteile des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg vom 3. Juli 2018 (OVG 6 A 1.17, 3.17 und 13.17) waren, so die FBB, ergänzende Anträge von 1 081 Wohneinheiten eingegangen; seit mehreren Monaten gab es aber kaum noch Anträge. Insgesamt waren Überarbeitungen der Anspruchsermittlung für 400 Wohneinheiten erforderlich, welche weitgehend abgeschlossen waren. Aufgrund der Frage der Fraktion B90/GRÜNE wurde berichtet, dass die FBB die Antragsteller im Nachgang der Urteile angeschrieben hatte, die im Rahmen des Schallschutzprogramms Module für freiwillige Leistungen, z. B. für kleine Küchen, niedrige Räume und Wintergärten beantragt hatten.

Weiter wurde auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW berichtet, dass die Leistung der Entschädigung nach ASE-E immer zeitnah nach der Feststellung durch die FBB erfolgt. Bisher waren etwa 300 Millionen Euro ausgezahlt worden. Es gab den Appell an die Eigentümer, das ausgezahlte Geld in den Schallschutz zu investieren, allerdings liegt die Entscheidung bei den Betroffenen.¹⁹⁸ In etwa 50 % der Fälle erhielten die Betroffenen eine Anspruchsermittlung zur baulichen Umsetzung (ASE-B), wovon Schallschutzmaßnahmen in etwa 20 - 30 % der Fälle zumindest teilweise umgesetzt wurden; bei etwa 70 % der Fälle standen die Investitionen in den Schallschutz noch aus. Die Voraussetzungen waren vonseiten der FBB geschaffen, aber die Aufträge müssten noch seitens der Eigentümer erteilt werden.¹⁹⁹

Auch bei Hinderung gehe die FBB aktiv auf die Betroffenen zu und sei an Lösungen im Einzelfall interessiert, denn es gebe ein Interesse an einer zügigen Abarbeitung der Anträge. Gründe für die Untätigkeit der Antragsteller in Bezug auf die bauliche Umsetzung seien häufig aber unklar und der FBB nicht bekannt.²⁰⁰ Allerdings würden

¹⁹⁵ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/6, S. 13.

¹⁹⁶ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/6, S. 13.

¹⁹⁷ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/7, S. 21.

¹⁹⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 23.

¹⁹⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 23.

²⁰⁰ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/7, S. 24.

die baulichen Maßnahmen teils sehr in die vorhandene Bausubstanz eingreifen. Es gibt daher Betroffene, die sich gegen eine Umsetzung entscheiden.²⁰¹

Auf Nachfrage der SPD-Fraktion berichtete die FBB, dass die Kostenerstattung nach den marktgängigen Preisen erfolgt, die zum Zeitpunkt des Versendens einer Anspruchsermittlung gelten: Bei Preissteigerungen wegen der Änderung der konjunkturellen Bedingungen muss im Einzelfall geprüft werden, wer die fehlende Umsetzung zu verantworten hat. Die Übernahme der zusätzlichen Kosten bei Fällen, die von dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg von 2018 betroffen waren, erfolgt durch die FBB. Allerdings gibt es keine Kostenübernahme durch die FBB, wenn die Eigentümer die Anspruchsermittlung liegengelassen haben.

Laut des Planfeststellungsbeschlusses ist eine Geltendmachung von Ansprüchen bis fünf Jahre nach der Inbetriebnahme des Flughafens BER möglich, das bedeute, die Anträge könnten bis dahin gestellt werden.²⁰²

Die FBB erläuterte auf Nachfrage der AfD-Fraktion bezüglich des Lärms der Nordbahn, dass es keine Angaben von Betroffenen hinsichtlich des Geradeausfluges der Nordbahn bzw. der Nordumfliegung gibt, da die Lärmbetroffenheit für den gesamten Flughafen gerechnet wird und eine scharfe Abgrenzung nicht möglich ist.²⁰³ Hervorgehoben wurde, dass der Schallschutz kein Risiko für die Inbetriebnahme darstellt, denn die rechtlichen Verpflichtungen, wie etwa die rechtzeitige Bescheidung von Anträgen wurden eingehalten und durch die Gemeinsame Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) überprüft.

Insgesamt bedauerten und kritisierten die Ausschussmitglieder die fehlende bauliche Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen.

In dem Überblick der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. September 2020 gab es wenig neue Informationen. Lediglich ein leichter Anstieg der Anträge war zu verzeichnen und weiterhin waren für circa 900 Wohneinheiten Anträge „in Hinderung“. Es gab Bemühungen seitens der FBB, auch später eingegangene Anträge bis zur Inbetriebnahme mit Anspruchsunterlagen zu versorgen.²⁰⁴ Zu dem Schallschutztag am 13. August 2020 im Dialogforum Airport Berlin Brandenburg waren etwas mehr als 150 Besucher gekommen und es gab unterschiedliche Anfragen zu Erstanträgen, Vorgehen bei Neubauten und bereits vorliegende Anspruchsermittlungen. Es erfolgte auch eine Beratung durch Fachfirmen.²⁰⁵

Es waren wegen der im Juli 2018 ergangenen Urteile des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg für insgesamt 1 089 Wohneinheiten ergänzende Anträge

²⁰¹ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/7, S. 25.

²⁰² Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/7, S. 26.

²⁰³ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/7, S. 23.

²⁰⁴ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/8, S. 32.

²⁰⁵ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/8, S. 32.

eingegangen, wovon in 37 % der Fälle eine Überarbeitung seitens der FBB erforderlich war. Diese waren weitgehend abgeschlossen.²⁰⁶

Auf Nachfrage der AfD-Fraktion und der Fraktion BVB/FW berichtete die FBB, dass die Ausgaben für den Schallschutz bisher 418 Millionen Euro betragen hatten²⁰⁷, der Gesamtbedarf wurde aber zu diesem Zeitpunkt auf 770 Millionen Euro geschätzt.²⁰⁸

Berichtet wurde in der 9. Sitzung am 12. Oktober 2020, dass es eine intensive Prüfung durch die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) vor der Genehmigung der Inbetriebnahme geben wird. Die Auflagenerfüllung im Schallschutzprogramm des Flughafens BER bezüglich der Grundstücke mit Übernahmeansprüchen wurde intensiv anhand von Stichproben geprüft. Das Vorgehen der FBB war nach dem Ergebnis der LuBB korrekt und der Bescheid zur Eröffnung des Verkehrsflughafens bescheinigt dies.²⁰⁹

Der Aktuelle Sachstand zeigte eine relativ geringe Zahl von Beschwerden und damit nach Ansicht der FBB eine konsequente Abarbeitung auf. Angekündigt wurde eine Informationsveranstaltung zum Schallschutzprogramm der FBB, die Ende November/Anfang Dezember 2020 durchgeführt werden sollte und zu denen die Eigentümer im Tagschutzgebiet, die vor kurzem Anträge gestellt hatten, eingeladen werden sollen.²¹⁰

Auch in der 10. Sitzung am 30. November 2020 zeigte der Status der vorliegenden und abgearbeiteten Anträge keine großen Veränderungen auf.²¹¹ Es gab noch eine kleine Anzahl offener Beschwerden, die sukzessive abgearbeitet werden sowie einen leichten Anstieg bei den Schallschutzbeschwerden wegen der Inbetriebnahme der Südbahn. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde die für Dezember 2020 geplante Informationsveranstaltung verschoben auf eine Zeit, in der eine Präsenzveranstaltung wieder möglich ist.²¹² Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE wurde berichtet, dass die Rechtstreitigkeiten zum größten Teil abgearbeitet waren und es zum derzeitigen Stand noch vier anhängige Verfahren gab.²¹³

Wie bereits in den Sitzungen zuvor gab es auch in der 11. Sitzung des Sonderausschusses BER am 1. Februar 2021 keine größeren Veränderungen im Hinblick auf den Sachstand zum Schallschutzprogramm. Es war circa ein neuer Antrag pro Werktag eingegangen und die Abarbeitungsquote war mit 95,3 % etwas angestiegen. Hinsichtlich der Beschwerden war eine deutliche Entwicklung nach unten

²⁰⁶ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/8, S. 33.

²⁰⁷ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/8, S. 25.

²⁰⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 30.

²⁰⁹ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/9, S. 20.

²¹⁰ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/9, S. 21

²¹¹ Vgl. Tabelle auf Seite 52.

²¹² Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/10, S. 25.

²¹³ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/10, S. 26.

in den Monaten September bis Dezember 2020 zu verzeichnen gewesen, da die Südbahn nicht in Betrieb war.²¹⁴

Zu der Umsetzungsfrist für private Vereinbarungen erklärte die FBB auf Fragen der Fraktion BVB/FW zu einem konkreten Fall, dass in Fällen, in denen Räume tatsächlich zum Wohnen genutzt werden, aber die entsprechenden baurechtlichen bzw. materiellrechtlichen Bedingungen nicht vorliegen, eine private Vereinbarung zwischen den Betroffenen und der FBB geschlossen wird. Diese Fälle gehörten nicht zu der Anspruchsermittlung (ASE) zur Aufgabenerfüllung nach Planfeststellung, sodass bei dieser freiwilligen Vereinbarung Wert darauf gelegt wird, dass die Umsetzung in einem überschaubaren Zeitraum erfolgt.²¹⁵ Bei Mängeln und Schäden durch Baufirmen ist das Vertragsverhältnis zwischen dem Eigentümer als Auftraggeber und der Baufirma entscheidend, bei Problemen tritt die FBB aber gegebenenfalls als Vermittlerin auf.²¹⁶

Die Geschäftsführung der FBB stellte auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE klar, dass es in den zwei Monaten nach Eröffnung des Flughafens BER circa 60 Nachtflüge gab, einen Postflug pro Nacht. Die Zuständigkeit liegt bei der Luftfahrtbehörde, welche die Flüge genehmigt. Hier gibt es ein klares Reglement in der Planfeststellung.²¹⁷

Im Rahmen der 12. Sitzung am 15. März 2021 wurde berichtet, dass die Beschwerdestatistik weiterhin eine sehr geringe Zahl von offenen Fällen aufwies, welche weitgehend abgearbeitet waren und das Beschwerdeniveau wurde als insgesamt übersichtlich bezeichnet.²¹⁸

Als Gründe für die geringe bauliche Umsetzung gab die FBB an, dass dies eine Entscheidung der Betroffenen ist, aber der FBB oft keine genauen Kenntnisse vorlagen. Als mögliche Gründe wurden seitens der FBB auf Nachfrage der Fraktion B90/GRÜNE die teils erheblichen baulichen Eingriffe angeführt, die für das erforderliche Schutzniveau erforderlich waren oder auch ein Abwarten der Betroffenen bezüglich der Entwicklung des Lärmumfeldes nach der Inbetriebnahme, da in dem Augenblick aufgrund der geringen Flugastzahlen eine Bewertung noch nicht möglich war.²¹⁹

Nach Kritik der AfD-Fraktion sowie der Fraktion BVB/FW bezüglich der Abarbeitung des Schallschutzprogramms und der Beschwerdestatistik, die nicht nachvollzogen werden könne, berichtete die Geschäftsführung der FBB, dass hinsichtlich der Bearbeitung der Altfälle derzeit 226 Fälle aktiv bearbeitet werden und sich 788 Fälle in Hinderung befinden, woran die FBB aber keine Schuld trägt. Denn der Zugang zu Grundstücken muss durch den jeweiligen Eigentümer gewährt werden. Teilweise, auch wegen der Corona-Situation, gibt es aber Zugangsverweigerung, sodass dann keine Realisierung der Maßnahmen durch die Ingenieurbüros erfolgen kann. Wenn eine Umsetzung der Maßnahme trotz des Vorliegens eines Bescheides nicht erfolgt, so liegt dies

²¹⁴ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/11, S. 16.

²¹⁵ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/11, S. 17.

²¹⁶ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/11, S. 17.

²¹⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 18.

²¹⁸ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 22 - 23.

²¹⁹ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 23.

ausschließlich in der Verantwortung des Antragstellers. Es gibt keine Realisierung von Zwangsmaßnahmen, dafür aber ein Begleitangebot. Dennoch ist eine Begleitung in jedem Einzelfall nicht möglich.²²⁰

Auch auf weitere Nachfrage seitens der SPD-Fraktion versicherte die FBB, dass die Zahlen der Beschwerdestatistik korrekt und aktuell sind. Die Zahlen waren im Zusammenhang mit dem Inbetriebnahmeprozess behördlich überprüft worden, weil eine Voraussetzung aus dem Planfeststellungsbeschluss die korrekte Abarbeitung des Schallschutzthemas war. Die eingegangenen Beschwerden waren lediglich beantwortet; bei fehlender Abhilfe könnten sich die Betroffenen mit berechtigtem Interesse erneut melden. Es gebe daher keine verdeckten Beschwerdefälle.²²¹

Als bisherige Kosten für den Schallschutz wurden etwas mehr als 400 Millionen Euro Mittelabfluss angegeben, wobei das Gesamtbudget bei 730 Millionen Euro liegt. Im Verhältnis dazu betrugen die Kosten für die Realisierung des Schallschutzes am Flughafen Frankfurt am Main 240 Millionen Euro.²²²

3.4.3. Lärmrentgelte

Die FBB berichtete in der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 2. Dezember 2019, dass es ein neues Modell der Lärmrentgeltabrechnung bei Inbetriebnahme des Flughafens BER geben soll. Der Flughafen BER wäre dann der erste Flughafen mit diesem Modell.²²³ Jedes einzelne Flugzeug wird danach in seiner Lautstärke gemessen und die Kosten werden der jeweiligen Airline in Rechnung gestellt. Dies bezweckt eine deutliche Steuerungswirkung für den aktiven Lärmschutz, wobei es große Unterstützung im Umland, aber heftigen Widerstand bei den deutschen Airlines gibt. Es sollen insgesamt 32 Messstellen sein, wobei nicht alle Messstellen genutzt werden. So soll beispielsweise bei Abflügen von der Südbahn der Durchschnittswert von drei Messstellen genommen werden; es lief gerade die Suche nach passenden Standorten für die Messstellen.²²⁴

In der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER verdeutlichte die FBB, dass es sich bei dem angedachten Modell um eine Weiterentwicklung der bereits genehmigten Lärmstruktur handelt, die von sieben Lärmklassen ausging. Dies erfolgt unter Einbeziehung der verschiedenen Anflugverfahren, weil diese mehr oder weniger Lärm produzierten.²²⁵

Es gibt zwei Aspekte in dem neuen Modell.²²⁶

²²⁰ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 24.

²²¹ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 25.

²²² Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 25.

²²³ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/2, S. 17.

²²⁴ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/2, S. 17.

²²⁵ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/3, S. 14 - 15.

²²⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/3, S. 15.

- Ereignisbezogene Messung des Lärms: Die Flugzeugklasse ist dabei allein nicht mehr entscheidend, sondern die Kostenrechnung erfolgt auf Grundlage der Ermittlung des real produzierten Lärms
- Untergliederung der Lärmklassen in feinere Stufen: Hintergrund ist dabei eine Verteilung der Lärmentgelte entsprechend der Lärmverursachung. Ziel ist dabei nicht höhere Lärmentgelte zu generieren, sondern das Belohnen von leiserem Fliegen.

Es handelt sich dabei um einen komplizierten Vorgang mit langen Erörterungen mit den Vertretern und Vertreterinnen der Airlines. Das Konsultationsverfahren mit den Airlines lief seit einigen Jahren, wobei die deutschen Airlines das Vorhaben eher kritisch sahen. Die Hinweise der Airlines wurden aber aufgegriffen.²²⁷ Nach Einschätzung der Geschäftsführung der FBB werden kritische Airlines den Flughafen BER trotzdem anfliegen.²²⁸ Von den Praxiserfahrungen einer Airline wisse man, dass es bei einem steileren Flugverfahren einen ungefähren Mehrverbrauch von 30 kg Kerosin gebe. Ein Mehrverbrauch an Treibstoff für steilere Flugverfahren wird durch niedrigere Lärmentgelte eingespart; somit stehen die Kosten nicht im Vordergrund.²²⁹

Geplant ist nach der FBB eine Beantragung der neuen Entgeltordnung im Jahr 2020 beim zuständigen Ministerium. Die neue Entgeltordnung gilt dann für jede Airline, die den Flughafen BER anfliegt. Die Regeln haben ihren Ursprung in den nationalen und europäischen Regelwerken.²³⁰

Zu den Messstationen führte die FBB aus, dass für nahezu jede Flugroute Messstationen identifiziert und Messwerte gemittelt wurden. Üblicherweise erfolgt die Aufstellung im Bereich von Wohnhäusern unter Schließung entsprechender Vereinbarungen mit den Eigentümern.²³¹ Bis zur Inbetriebnahme soll die Aufstellung abgeschlossen sein; jedes einzelne Flugereignis kann so abgehört werden. Zur Fehlerüberprüfung haben Mitarbeiter zum Teil die Aufgabe die Flug- und Lärmereignisse anzuhören, um sicherzustellen, dass der Lärm von einem Flugzeug stammt. Es gibt auch bereits Messungen des IST-Zustandes für spätere Vergleiche. Zudem können Eigentümer eine Messung vor dem eigenen Haus für einen Monat beantragen, hier erfolgt ein Einsatz von mobilen Fluglärmmessstationen. Anschließend wird hiervon ein Bericht angefertigt und veröffentlicht.²³²

Auch gab es bereits Erfahrungswerte der Lärmreduzierung beim Steilstartverfahren. Das bedeutet, das Flugzeug verwendet den Schub in erster Linie um an Höhe zu gewinnen und nicht um schneller zu werden. Das ist besonders in dicht besiedelten

²²⁷ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/3, S. 15.

²²⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/3, S. 16.

²²⁹ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/3, S. 16.

²³⁰ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/3, S. 15.

²³¹ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/3, S. 15 - 16.

²³² Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/3, S. 15 - 16.

Gebieten sinnvoll. Bei dem gleichen Flugzeugtyp und gleicher Triebwerkkonfiguration kann im Vergleich zu Standardstartverfahren über zwei Dezibel eingespart werden.²³³

In der 7. Sitzung am 13. Juli 2020 berichtete die FBB, dass die Diskussion mit den Fluggesellschaften weitgehend abgeschlossen ist und es ein abschließendes Statement in einigen Monaten geben wird.²³⁴

Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE in der 12. Sitzung am 15. März 2021 berichtete die FBB, dass die Zahl der Lärmmesspunkte erhöht wurde und ein weiterer Ausbau geplant ist. In Ergänzung werden mobile Messungen im gesamten Flughafenumfeld vorgenommen. Mehrere Messstationen wurden in der letzten Zeit in Betrieb genommen, die genau auf den Verlauf der Flugkurven ausgerichtet sind.²³⁵ Der Antrag zur Einführung wurde bereits schriftlich gestellt. Sobald über den Antrag positiv entschieden ist, beginnt die Umsetzung des Verfahrens.²³⁶

3.4.4. Flugrouten

In der 6. Sitzung am 18. Mai 2020 berichtete die FBB auf Nachfrage der AfD-Fraktion, dass wohl keine Flugroutenänderung und damit keine Anpassung der Schallschutzgebiete erfolgen wird. Die einzige mögliche Änderung sei die Nordumfliegung von Mahlow bei Nacht, aber nach Aussage des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) in der Fluglärmkommission ist dies nicht notwendig. Das Thema war aber noch nicht abgeschlossen, in jedem Fall wird es Änderungen nur im Nachtflugbereich geben, einem Bereich mit wenig neuen Betroffenen. Es wird eine Überprüfung über zwei Flugplanperioden hinweg angestrebt.²³⁷

Auf Nachfrage der SPD-Fraktion erklärte die FBB in der 10. Sitzung am 30. November 2020, dass auf der Südbahn wegen der Wettersituation und der damit bei Abflugrichtung einhergehenden Restriktionen eine verstärkte Nutzung der Hoffmann-Kurve erfolgt ist. Die Fluggesellschaften hielten sich an die vorgesehenen Abflugkurven und anhand der Lärmmessung erfolgten die entsprechenden Auswertungen.²³⁸

4. Fachgespräche und Anhörungen

4.1. Anhörung der Beigeordneten des Landkreises Dahme-Spreewald zum Baufortschritt am Flughafen BER (3. Sitzung am 03. 02.2020)

²³³ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/3, S. 16.

²³⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 26.

²³⁵ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 23.

²³⁶ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 25.

²³⁷ Vgl. Herr Wagner, P-SBER 7/6, S. 13.

²³⁸ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/10, S. 26.

In der 3. Sitzung des Sonderausschusses BER am 3. Februar 2020 wurde die Beigeordnete und Dezernentin für Verkehr, Bauwesen und Umwelt des Landkreises Dahme-Spreewald, Frau Zettwitz, zum Stand des Prozesses der Fertigstellung und des Genehmigungsverfahrens auf den Weg zur Inbetriebnahme des Flughafens BER angehört. Im Mittelpunkt der Anhörung stand insbesondere die Zusammenarbeit der FBB mit der zuständigen Bauordnungsbehörde. In diesem Zusammenhang berichtete die Beigeordnete, dass wöchentlich mehrere Abstimmungen zwischen den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der FBB und des Bauordnungsamtes stattfanden. Zudem wurden durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bauordnungsamtes nahezu wöchentlich Vor-Ort-Kontrollen durchgeführt, sodass sich diese häufig auf der Baustelle befanden.²³⁹

Die noch fehlenden Dokumentationsunterlagen wurden vom Bauordnungsamt im ersten Quartal 2020 erwartet. Bisher war die Übergabe der Unterlagen in erster Linie in Papierform, aber teilweise auch elektronisch erfolgt. Die Verantwortung für das Vorlegen der jeweiligen Bescheinigungen und Nachweise durch Prüfsachverständige (auch Sondergenehmigungen) liegt aber beim Bauherrn. Das Bauordnungsamt nimmt dann nur die Prüfung vor.²⁴⁰

Insgesamt waren sechs bis sieben Personen im Bauordnungsamt Dahme-Spreewald mit diesem konkreten Bauvorhaben befasst, denn die Inbetriebnahme des Flughafens BER hatte laut der Beigeordneten auch für den Landkreis höchste Priorität. Daneben wurde auch dem Genehmigungsverfahren und der Fertigstellung des Terminals 2 nach der neuen Brandenburgischen Bauordnung eine hohe Priorität beigemessen. Hinsichtlich der personellen Begleitung des Bauordnungsamts stand der Inbetriebnahme des Flughafen BER laut der Beigeordneten nichts im Wege.²⁴¹

Im Bereich des Mieterausbaus erwartete das Bauordnungsamt diverse kleinere Anzeigen, denn nach jahrelanger Nichtnutzung könnten weitere Umbaumaßnahmen erforderlich sein. Insoweit würde dann die ursprünglich erteilte Baugenehmigung durch eine neue Baugenehmigung ersetzt werden. Für einen Mieterausbau bei Terminal 2 gilt die neue Brandenburgische Bauordnung.²⁴²

4.2. Fachgespräch zu den Flugrouten am BER (7. Sitzung am 13.07.2020)

In der 7. Sitzung am 13. Juli 2020 führte der Sonderausschuss BER ein Gespräch mit der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH zu dem Stand der Festlegung der Flugrouten, der erwarteten Messwerte und der geplanten Validierung. Hier berichtete die DFS, dass die 247. Durchführungsverordnung (DVO) durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) ausgefertigt und am 7. Juli 2020 im Bundesanzeiger veröffentlicht wurde. Demnach ist eine Nordumfliegung von Blankenfelde-Mahlow in der Nacht dem

²³⁹ Vgl. Frau Zettwitz, P-SBER 7/3, S. 7.

²⁴⁰ Vgl. Frau Zettwitz, P-SBER 7/3, S. 7 - 8.

²⁴¹ Vgl. Frau Zettwitz, P-SBER 7/3, S. 7 - 8.

²⁴² Vgl. Frau Zettwitz, P-SBER 7/3, S. 8.

Geradeausflug nicht vorzuziehen. Die Fluglärmkommission wurde diesbezüglich informiert und eine Mitteilung auf der Internetseite des BAF ist erfolgt.²⁴³

Die AfD-Fraktion und die Fraktion BVB/FW äußerten Kritik und Unverständnis über den geplanten Geradeausflug über Blankenfelde-Mahlow nach dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg und der Beteiligung der Fluglärmkommission.²⁴⁴ Auf entsprechende Nachfrage erläuterte die DFS, dass die Abwägung über die Flugrouten durch das BAF erfolgt. Hinsichtlich der Beteiligung der Fluglärmkommission habe das BAF rechtzeitig einen Antrag bei der Kommission eingereicht und gebeten, beratend tätig zu werden. Es erfolgte eine strittige Diskussion in der Sitzung im März 2020 durch die Fluglärmkommission. Im Ergebnis kam keine Beratung zustande. Seitens der Fluglärmkommission wurde ein erneuter Beratungstermin nicht gewünscht.²⁴⁵ Aus Sicht der DFS hatte das Oberverwaltungsgericht in seinem Urteil hinsichtlich des Geradeausflugs in der Nacht einen Abwägungsausfall moniert. Es sei aber nicht Inhalt des Urteils, dass ein Geradeausflug in der Nacht nicht möglich ist.²⁴⁶

Nach dem BAF kann der bei Ablugstrecken geforderte Steigungsgrad von 8 % bei Alternativstrecken nicht von jedem Fluggerät erfüllt werden.²⁴⁷ Zudem ist die Lücke zwischen Mahlow Nord und dem Süden Berlins sehr eng und die Besiedelung auf Berliner Seite sehr hoch; nur bei exakter Kursführung kann vermieden werden, direkt die Wohnbesiedlung zu überfliegen; aber auch bei der Nordumfliegung gibt es Auswirkungen auf die Wohnbesiedlung, insbesondere in den Gemeinden Teltow und Stahnsdorf. Insofern war das Ergebnis der Abwägung, dass der Geradeausführung in der Nacht erhalten bleiben soll. Zudem ist bei der Nordumfliegung die Schwelle für den Einbau von passivem Schallschutz in Mahlow Nord nicht erreicht worden, während der Einbau von entsprechenden Schallschutzmaßnahmen im Kerngebiet Blankenfelde-Mahlow umgesetzt ist bzw. sich in Umsetzung befindet.²⁴⁸

Im Vergleich zur Festlegung aus dem Jahr 2012 musste aufgrund der beabsichtigten Weiternutzung des Terminals 5 (Schönefeld Alt) das Abflugverfahren verlängert werden, weil es erforderlich ist, dass jeder Punkt im Streckensystem von jeder Start- und Landebahn erreichbar ist. Es gibt nach Auffassung der DFS jedoch keine Auswirkungen auf den Fluglärm, da die Veränderungen in einer Höhe von über 8 000 Fuß stattfinden. Zu den erwarteten Messwerten wurde ausgeführt, dass eine Abwägung auf der Basis eines Datenerfassungssystems (DES) mit einem durch die FBB bereitgestellten Prognoseflugplan für das Jahr 2023 erfolgt. Konkrete Messwerte werden durch die FBB ab der Inbetriebnahme des Flughafens BER erhoben.²⁴⁹ Zum besseren Ausbalancieren der Nutzung der beiden Start- und Landebahnen wurde eine

²⁴³ Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 15.

²⁴⁴ Urteil vom 19. September 2013 - OVG 11 A 4.13.

²⁴⁵ Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 17.

²⁴⁶ Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 17.

²⁴⁷ Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 17 - 18.

²⁴⁸ Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 18.

²⁴⁹ Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 17.

rote Barriere auf dem Hauptvorfeld eingeführt.²⁵⁰ Durch diese neu konzipierte Funktion der Vorsortierung der Anflüge soll sichergestellt werden, dass möglichst alle Anflüge auf der Landebahn landen, die dem voraussichtlichen Standplatz des Flugzeugs entsprechen.

Auf Nachfrage der SPD-Fraktion erklärte die DFS, dass sie nicht die Kompetenz habe zu entscheiden, auf welcher Start- und Landebahn geflogen wird; sie kann aber im Rahmen der Vorsortierung der Abflüge die Wünsche der FBB berücksichtigen.²⁵¹ Das Ergebnis einer Arbeitsgruppe unter Federführung der Staatskanzlei Brandenburg war, dass es nicht möglich ist, eine Pistennutzungsbeschränkung zu erlassen, solange das Terminal 5 (Schönefeld Alt) weiter genutzt wird, weil es sonst zu Benachteiligungen der Fluggesellschaften kommt, die im Norden des Flughafens operierten. Generell ist die Südbahn wegen der geographischen Lage lärmärmer als die Nordbahn.

Zu den erwarteten Messwerten wurde ausgeführt, dass im Jahr 2013 ein Datenerfassungssystem erstellt wurde, wobei der damals gültige Prognoseflugplan für das Jahr 2023 zugrunde gelegt wurde.²⁵² Das Messstellennetz der FBB setzt sich aus statischen Messstellen und dynamischen Messstellen zusammen, die in Abhängigkeit des Wetters in bestimmte Positionen gebracht werden. Nach Inbetriebnahme des Flughafens BER wird der Flugverkehr über einen Zeitraum von sechs Monaten validiert, um Verbesserungspotenziale zu erkennen. Verschiedene Berichte werden in festen Intervallen der Fluglärmkommission vorgelegt und nach entsprechenden Beratungen gibt es dann einen normalen Mechanismus zur Anpassung von Flugverfahren.²⁵³

4.3. Fachgespräch zu den Prognosen einer Studie über die Entwicklung der Konzernergebnisse der FBB für 2019 bis 2023

In der 7. Sitzung des Sonderausschusses BER am 13. Juli 2020 wurde einstimmig die Durchführung eines Fachgesprächs mit den Autoren der Studie „Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen der Skylla Insolvenz und der Charybdis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken“²⁵⁴, die sich mit der Entwicklung der Konzernergebnisse der FBB für 2019 bis 2023 befasste, beschlossen.

Im Rahmen der Diskussion zu der Studie hatte die Landesregierung bereits in der 6. Sitzung des Ausschusses am 18. Mai 2020 Stellung²⁵⁵ genommen und darauf hingewiesen, dass die Prognose der Studie bereits für 2019 deutlich ungünstiger war

²⁵⁰ Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 15.

²⁵¹ Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 18.

²⁵² Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 16.

²⁵³ Vgl. Herr Niebergall, P-SBER 7/7, S. 16.

²⁵⁴ Vgl. Gemünden/ Wolf / Kehl, Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen der Skylla Insolvenz und der Charybdis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken (Mai 2020) PROJEKTMANAGEMENT AKTUELL, Heft 1, Seite 1-21, <https://elibrary.projektmanagement.digital/content/pdf/99.125010/addon20201001.pdf> (zuletzt aktualisiert: 29.04.2021).

²⁵⁵ Vgl. Ministerin Lange, P-SBER 7/6, S. 10.

als die realen Konzernergebnisse. Im Übrigen wurde vonseiten der Landesregierung ausgeführt, dass der „Artikel“ auf unzutreffende Datengrundlage und fehlender Berücksichtigung der Geschäftsplanung der FBB beruhe. Im Einzelnen sei die neue Entgeltordnung des Flughafens BER und die Erlössteigerung im Non-Aviation-Bereich bei dem „Artikel“ nicht berücksichtigt worden. Die erhöhten Abschreibungen für die Prognose seien verfrüht und zu kurz angesetzt und der Schallschutzaufwand mit 374 Millionen Euro für das Jahr 2020 zu hoch bemessen worden (tatsächlich: 34 Millionen Euro). Die Kritik wurde auch von der FBB in der 6. und 7. Ausschusssitzung geteilt und insoweit ergänzt, dass im Bereich der Flughafenentgelte eine Steigerung der Einnahmen nach Inbetriebnahme des Flughafens BER von 40 bis 50 % und im kommerziellen Bereich, wie Handel, Gastronomie, Parken und Werbung, eine Erlössteigerung von 60 bis 70 % erwartet wurden.²⁵⁶

Im Rahmen des Fachgesprächs in der 8. Sitzung des Sonderausschusses BER am 14. September 2020 erläuterten die Autoren Dr. Gemünden und Herr Wolf ihre Studienergebnisse. Zunächst wiesen sie darauf hin, dass diese Ergebnisse robust seien, obwohl man es mit einem Strukturumbruch im Flugverkehr zu tun habe und deshalb zahlreiche neue Parameter in Prognosemodelle aufgenommen werden müssten. Nach ihrer Einschätzung lag an den Bestandflughäfen Schönefeld und Tegel ein strukturelles Problem bezüglich der Umsatzerlöse vor, das sich erst bei der Eröffnung des Terminals 3 lösen werde, wenn für diesen eine neue Gebührenordnung mit höheren Gebühren Anwendung finden wird. Bezüglich der dann generierten Erlöse seien von der FBB und dem rbb unterschiedliche Auffassungen vorgetragen worden. Insoweit attestierten die Autoren der FBB eine fehlende Kapitaldienstfähigkeit, das heißt, dass Zins- und Tilgungszahlen von der Gesellschaft nur mit zusätzlichen Hilfen der Gesellschafter beglichen werden könnten. Diese Situation, die bereits im Vorfeld bestanden habe, sei durch die Corona-Pandemie noch verstärkt worden, sodass die FBB drohe, in eine Schuldenfalle zu geraten. Es würden immer wieder neue Kredite nötig, um die Schulden zu bedienen und die positiven Cashflows würden nicht ausreichen, um die Situation zu bewältigen. Schließlich nahmen die Autoren auf den Konzernabschluss 2019 Bezug und vertraten insoweit die Auffassung, dass bei einem Soll-Ist-Vergleich nur geringfügige Abweichungen zwischen ihrer Prognose und dem tatsächlichen Ergebnis beständen. Diese Abweichungen seien darauf zurückzuführen, dass im Jahresabschluss 2019, anders als bei den Prognosen der Autoren, die Schallschutzausgaben noch nicht im erwarteten Ausmaß erfolgt seien und die Gesellschafter im Unterschied zu der Finanzierungsrechnung der Autoren bereits 2019 einen Vorgriff auf die Finanzreserven getätigt hätten. Generell sei laut den Autoren in den nächsten fünf Jahren nicht mit positiven operativen Ergebnissen zu rechnen, denn außerbilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 838 Millionen Euro ständen feste Kreditlinien in Höhe von 635 Millionen Euro gegenüber, sodass eine Lücke von 200 Millionen Euro bestehen würde.²⁵⁷

²⁵⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 10; P-SBER 7/7, S. 14.

²⁵⁷ Vgl. Herr Wolf, P-SBER 7/8, S. 6; Dr. Gemünden, P-SBER 7/8, S. 4.

Hinsichtlich der Ausführungen der Autoren bezog die FBB Stellung, indem sie berichtete, dass die Schuldenlast der Gesellschaft in den letzten Jahren durch das erwirtschaftete EBITDA von durchschnittlich 100 Millionen Euro reduziert worden sei, der Schuldendienst mit 200 Millionen Euro jährlich aber deutlich über dem EBITDA liege.²⁵⁸ Vor der Corona-Pandemie habe die FBB entgegen der Auffassung der Autoren aber ein tragfähiges Finanzierungskonzept im Rahmen eines ausfinanzierten Businessplans gehabt.²⁵⁹ Der verbliebende Finanzierungsbedarf in Höhe von 792 Millionen Euro sollte aus Fremdkapital und Gesellschaftermitteln aufgebracht werden. Dieser sei aufgrund einer dem Businessplan zugrundeliegenden konservativen Wachstumsprognose und der mit der Inbetriebnahme des Flughafens BER zu erwarteten Steigerung der Umsatzerlöse aufgrund der neuen Entgeltordnung entgegen der Auffassung der Autoren auch realistisch gewesen. Durch die Corona-Pandemie habe sich die Situation grundlegend verändert, weil es zu einem gravierenden Umsatzeinbruch von 79 % gekommen sei und die zukünftige Entwicklung noch nicht voraussehbar sei.²⁶⁰ Insoweit stimmte die Einschätzung der FBB mit der der Autoren der Studie überein.

Im Detail wurden kritisch vor allem folgende Punkte diskutiert:

Erstens gingen die Autoren der Studie von einem Fehlbetrag für das Jahr 2019 von 193 Millionen Euro aus, während dieser Fehlbetrag laut FBB lediglich 96 Millionen Euro betragen habe.²⁶¹ Dies liege nach Aussage der Autoren der Studie darin begründet, dass in der Studie Baufertigstellung und Abschreibungen früher angenommen wurden als im Konzernabschluss. Ein Soll-Ist-Vergleich zeige, dass die Autoren mit den Planergebnissen das Ist-Ergebnis recht gut getroffen haben. Der Wirtschaftsprüfer, der als Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young GmbH, die den Jahresabschluss 2019 der FBB geprüft hatte, an dem Fachgespräch teilnahm, betätigte die Aussage der FBB in Bezug auf den Konzernfehlbetrag.²⁶² Mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, den man im Hinblick auf den Jahresabschluss 2019 der FBB erteilt hatte, hätten die Wirtschaftsprüfer insoweit bestätigt, dass der Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften entsprach und auch ein tatsächliches Bild von der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2019 abgeben habe.

Zweitens bestand Uneinigkeit über den Zeitpunkt, an dem mit der Abschreibung der Lärmschutzaufwendungen zu beginnen war. Die Autoren der Studie vertraten insoweit die Auffassung, dass der Abschreibungszeitraum bereits im Jahr 2019 begonnen habe, weil die Anlage im Jahr 2019 fertiggestellt worden war.²⁶³ Die FBB und der Wirtschaftsprüfer waren hingegen der Auffassung, dass die Abschreibung erst im Jahresabschluss 2020 relevant werden würde, weil die Nutzungsfreigabe erst im

²⁵⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 7 - 8.

²⁵⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 8 - 9.

²⁶⁰ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 9 - 10.

²⁶¹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 9.

²⁶² Vgl. Herr Seidel, P-SBER 7/8, S. 11.

²⁶³ Vgl. Dr. Gemünden und Herr Wolf, P-SBER 7/8, S. 14, 20.

Jahr 2020 erteilt wurde.²⁶⁴ Der Wirtschaftsprüfer stimmte den Autoren der Studie zu, dass es sich bei den Schallschutzaufwendungen nicht um materielle Wirtschaftsgüter bzw. Sachanlagevermögen handele.

Drittens wurde ausführlich über die Erlösprognose nach Inbetriebnahme des Flughafens BER diskutiert. Die FBB wies darauf hin, dass von einer Steigerung des Umsatzerlöses von 12 Euro PAX²⁶⁵ an den Bestandsflughäfen auf 18 bis 30 Euro PAX ab Inbetriebnahme des Flughafens BER auszugehen sei. Die neue Entgeltordnung finde, entgegen der Annahme der Autoren der Studie, nicht erst für das Terminal 3 Anwendung, sondern gelte schon ab Inbetriebnahme des Flughafens BER.²⁶⁶ Durch die höheren Entgelte bei Terminal 1, 2 und 5 war laut FBB ein Wachstum im Aviation-Bereich von 40 bis 50 % zu erwarten, was bei der Studie außer Acht gelassen worden sei. Im Übrigen sei auch im kommerziellen Bereich, wie Handel, Gastronomie, Parken und Werbung von einer Erlössteigerung von 60 bis 70 % nach der Corona-Pandemie auszugehen.²⁶⁷ Dem Einwand eines Autors der Studie, dass hinsichtlich der Durchsetzung der neuen Entgeltordnung, insbesondere gegenüber den Billigairlines Schwierigkeiten bestehen könnten,²⁶⁸ trat die FBB entgegen, indem sie darauf verwies, dass die Entgeltordnung vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung genehmigt worden sei und ab Inbetriebnahme des Flughafens auf alle Fluglinien gleichermaßen Anwendung fände.²⁶⁹ Die Autoren halten die erwarteten Umsatzsteigerungen für fraglich, weil bei wachsenden Preisen weniger konsumiert wird.

4.4. Tätigkeitsbericht des Fluglärmschutzbeauftragten und Schallschutzberatung des Landkreises Teltow-Fläming (9. Sitzung am 12.10.2020)

Am 12. Oktober 2020 stellte die Beigeordnete des Landkreises Teltow-Fläming die Aufgabenwahrnehmung des Landkreises Teltow-Fläming bezüglich des Fluglärms vor. Diese umfasst zum einen die Schallschutzberatung des Landkreises, zum anderen den Fluglärmschutzbeauftragten an den Flughäfen BER und Schönefeld. Es handelt sich dabei um unterschiedliche Aufgabenbereiche, aber für beide Bereiche gibt es eine Förderung vom Land. Im Jahr 2020 waren dies 133 000 Euro für die Aufgabenwahrnehmung im Bereich des Fluglärmschutzbeauftragten und 120 000 Euro für die Schallschutzberatung zur Finanzierung einer Lärmschutzberaterin sowie einer halben Sekretariatsstelle. Eine weitere Schallschutzberaterin wird durch den Landkreis bezahlt; zudem gibt es eine Personalabordnung vom Land. Die Förderung wurde auch für das Jahr 2021 beantragt. Die Aufgabe des Lärmschutzbeauftragten wurde seitens des Landkreises freiwillig vom Land vorübergehend für einige Jahre übernommen; durch einen

²⁶⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 9, 15; Herr Seidel, P-SBER 7/8, S. 17.

²⁶⁵ Einnahmen pro Person.

²⁶⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 9.

²⁶⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 10; P-SBER 7/7, S.14; P-SBER 7/8, S. 21.

²⁶⁸ Vgl. Herr Wolf, P-SBER 7/8, S. 15.

²⁶⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 16.

Kreistagsbeschluss im Jahr 2019 erfolgte die Übernahme der Aufgabe dann dauerhaft durch den Landkreis. Die Aufgabe der Lärmschutzberatung wurde ebenfalls freiwillig übernommen und seit 2014 gibt es dafür Zuwendungen vom Landesamt für Bauen und Verkehr.²⁷⁰

Der Fluglärmschutzbeauftragte des Landkreises Teltow Fläming erläuterte zunächst seine Aufgabenschwerpunkte und gab einen Ausblick auf die zukünftigen Arbeitsschwerpunkte nach der Eröffnung des Flughafens BER. Insbesondere ging er darauf ein, dass es im Bereich des Terminals 5 (Schönefeld Alt) sehr nahe Wohnbebauung gibt und der Lärmriegel Autobahn nicht die vermutete Wirkung entfaltet. Insofern gibt es Beschwerden aufgrund der deutlichen Wahrnehmung der Turbinengeräusche der Flugzeuge durch die Anwohner und Anwohnerinnen östlich der Autobahn. Er erinnerte an das angenommene Volksbegehren zur Durchsetzung einer verlängerten Nachtflugbeschränkung, welches aber aufgrund der ablehnenden Haltung der weiteren Gesellschafter der FBB nicht durchgesetzt wurde. Er berichtete, dass es einen Konsens in allen Arbeitsgruppen gibt, dass das Bahnnutzungskonzept unter Weiterbetrieb von Terminal 5 nicht möglich ist. Sein Fazit lautete daher, dass auf eine möglichst schnelle Schließung von Terminal 5 hinzuwirken ist.²⁷¹

Auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW, warum im Haushaltsansatz 2021 keine Ausgaben für die Schallschutzberatung vorgesehen sind, erläuterte die Landesregierung, dass diese freiwilligen Leistungen im Gesetzentwurf derzeit nicht enthalten sind, sich dieser Regierungsentwurf aber in der parlamentarischen Diskussion befindet. Die Fluglärmberatung wurde vonseiten der Landesregierung, aber auch seitens der SPD-Fraktion weiterhin in Zukunft für sinnvoll erachtet.²⁷²

Im Ergebnis wurde im Rahmen der parlamentarischen Beratungen zum Haushaltsgesetz 2021 die Summe in Höhe von 120 000 Euro doch noch in dem Einzelplan 11, Kapitel 11 020, Titel 633 30 veranschlagt.

5. Einzelthemen

5.1. Personalfragen

Hierbei ging es zunächst vor allem um Fragen rund um den Wechsel der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen vom Flughafen Tegel an den Flughafen BER, im weiteren Verlauf rückten die Fragen nach den pandemiebedingten personellen Veränderungen in den Fokus der Diskussion im Sonderausschuss BER.

5.1.1. Wechsel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Flughafen BER

²⁷⁰ Vgl. Frau Biesterfeld, P-SBER 7/9, S. 18.

²⁷¹ Vgl. Herr Strogies, P-SBER 7/9, S. 19.

²⁷² Vgl. Staatssekretär Genilke, P-SBER 7/9, S. 19.

In der 2. Sitzung am 2. Dezember 2019 berichtete die Geschäftsführung der FBB, dass insgesamt rund 550 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Flughafen Tegel an den Flughafen BER wechseln werden. Die Gespräche waren bis Sommer 2020 geplant.²⁷³

In der 3. Sitzung am 3. Februar 2020 berichtete die FBB, dass es an den Standorten Tegel und Schönefeld 2 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gibt. Allen am Flughafen Tegel tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurde nach Aussage der FBB ein Arbeitsplatz am Flughafen BER angeboten.²⁷⁴ Hierzu gab es ein entsprechendes Regelwerk, welches mit der betrieblichen Interessenvertretung vereinbart wurde. Teilweise gab es noch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren Verträge mit der Berliner Flughafen-Gesellschaft (BFG) geschlossen worden waren. Es wurden weiterhin Personalgespräche geführt, deren Abschluss nun für März 2020 vorgesehen waren. Nach einer Stellenanalyse hatte die FBB einen Personalmehrbedarf von 218 Stellen festgestellt; 91 % der Stellen waren bereits besetzt. Die Presseberichterstattung bezüglich einer geringen Wechselbereitschaft betraf nach Aussage der FBB die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anderer Dienstleistungsunternehmen am Flughafen Tegel. An den Flughäfen Tegel und Schönefeld gab es circa 20 000 Beschäftigte verschiedener Dienstleistungsunternehmen, wie Bodenverkehrsdienstleister oder Reinigungsfirmen. Der Wechsel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter lag aber in dem Verantwortungsbereich dieser Unternehmen.²⁷⁵

Auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW wurde in der 8. Sitzung am 14. September 2020 betont, dass fast alle Beschäftigten zum Flughafen BER wechselten und es nur eine geringe Anzahl von Beschäftigten gab, die dies nicht möchten. Es gab auch hier keine Abfindungen, sondern das Angebot einer entsprechend vergleichbaren Beschäftigung.²⁷⁶ Die FBB berichtete auf Nachfrage der AfD-Fraktion in der 10. Sitzung am 30. November 2020, dass letztlich nur eine Person nicht vom Flughafen Tegel an den Flughafen BER gewechselt ist.²⁷⁷

5.1.2. Sparmaßnahmen im Personalbereich

Sowohl in der 5. Sitzung am 20. April 2020, der 8. Sitzung am 14. September 2020 als auch in der 10. Sitzung am 30. November 2020, der 11. Sitzung am 1. Februar 2021 und der 12. Sitzung am 15. März 2021 berichtete die FBB über die ergriffenen Sparmaßnahmen im Personalbereich.

So sollten von 2021 bis 2025 nach der Geschäftsführung der FBB 415 Stellen abgebaut werden. Das bedeutet eine Unterschreitung des Wirtschaftsplans 2020 um circa 120 Vollzeitstellen. Im Ergebnis ergab dies ein Gesamtstellenabbau von 535 Stellen bis zum Jahr 2025.²⁷⁸ Der Abbau sollte sozialverträglich ohne betriebsbedingte

²⁷³ Vgl. Dr. Bobke - von Camen, P-SBER 7/2, S. 13.

²⁷⁴ Vgl. Dr. Bobke - von Camen, P-SBER 7/3, S. 17, Herr Halberstadt, P-SBER 7/8, S. 28.

²⁷⁵ Vgl. Dr. Bobke - von Camen, P-SBER 7/3, S. 17.

²⁷⁶ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/8, S. 28.

²⁷⁷ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/10, S. 13.

²⁷⁸ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/8, S. 27, P-SBER 7/10, S. 13.

Kündigungen erfolgen, sondern durch die fehlende Kompensierung von Altersabgängen und Fluktuation sowie keiner Verlängerung von vorhandenen Befristungen.²⁷⁹ Die Befristungen betrafen dabei vor allem Beschäftigte in Tätigkeitsfeldern, die konkret mit der Inbetriebnahme in Zusammenhang stehen. Auszubildende werden nach ihrer Ausbildung aber in das Unternehmen übernommen.²⁸⁰

Zum Zeitpunkt der 8. Sitzung am 14. September 2020 wurde vonseiten der FBB ein Personalumbauprogramm erarbeitet. Der Personalumbau fand über das gesamte Unternehmen hinweg mit der Zielsetzung statt, freierwerdende Stellen mit eigenem Personal zu besetzen. Auf Nachfrage der SPD-Fraktion wurde berichtet, dass es keinen Personalumbau durch Abfindungen gibt, weil dann gegebenenfalls jüngere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Unternehmen verlassen würden. Ziel war aber, die Altersstruktur zu halten bzw. abzusinken.²⁸¹

Dazu berichtete die FBB erstmals in der 10. Sitzung am 30. November 2020, dass es im Gegenzug für die Zusicherung des Verzichts auf betriebsbedingte Beendigungskündigungen keine Gehaltssteigerungen im Rahmen des mit ver.di für zwei Jahre vereinbarten Tarifvertrages geben wird. Eine entsprechende Überprüfung durch die Vertragspartner wird im Jahr 2022 erfolgen.²⁸² Zum Berichtszeitpunkt waren es circa 2 240 Beschäftigte.²⁸³

Ergänzend zu den bereits in den vorherigen Sitzungen gegebenen Informationen zum Personalabbau berichtete die FBB in der 11. Sitzung des Sonderausschusses am 1. Februar 2021, dass die Zielmarke für das Jahr 2025 bei 1 750 verbleibenden Beschäftigten liegt.²⁸⁴ Neben den Auszubildenden sollten nur einige wenige Spezialisten übernommen werden.²⁸⁵ Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE berichtete die Geschäftsführung der FBB, dass es auch Personaleinsparungen im Managementbereich gibt. So wurden bereits mehrere Leitungspositionen im Baubereich im zweiten Halbjahr 2020 eingespart.²⁸⁶

Auch am 15. März 2021, in der 12. Sitzung, war aus Sicht der FBB die Zielsetzung, weiterhin die Verhinderung der Überalterung sowie das Anziehen von neuem Know-How. Die etwa 30 Auszubildenden, die pro Jahr ausgebildet werden, sollen in den Jahren bis 2025 in das Unternehmen übernommen werden.²⁸⁷ Über fünf Jahre waren damit 150 Stellen gebunden, die zum Nettoabbau der 415 Stellen hinzukommen. Insgesamt war damit ein Stellenabbau von 665 Stellen vorgesehen. Das bedeutet einen Abbau eines Viertels der Belegschaft.²⁸⁸ Der Schwerpunkt lag auf der Altersteilzeit, wobei die Übergänge dann nicht mehr auf den Arbeitsmarkt führten. Da zudem keine

²⁷⁹ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/8, S.27 - 28, P-SBER 7/12, S. 20.

²⁸⁰ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/8, S.27 - 28.

²⁸¹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup und Herr Halberstadt, P-SBER 7/8, S. 27 - 28.

²⁸² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/10, S. 7, Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 20.

²⁸³ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/10, S. 13.

²⁸⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 8., Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 20.

²⁸⁵ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 8.

²⁸⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 12.

²⁸⁷ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/8, S. 27 - 28.

²⁸⁸ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 20.

besonderen Abbaumaßnahmen in den vorhandenen Personalkörper eingriffen, gab es auch keine Weiterbegleitung in andere Betriebe. Zudem gibt es ein sogenanntes Bildungs-Sabbatical zur Weiterqualifizierung von Beschäftigten, beispielsweise im universitären Bereich. Eine Wiedereinstiegs Klausel nach Beendigung der Qualifikation wird mitvereinbart, sodass kein Zugang zum freien Arbeitsmarkt stattfindet.²⁸⁹

Hinsichtlich des Personalbedarfs bei der Werksfeuerwehr führte die FBB in der 3. Sitzung am 3. Februar 2020 aus, dass die Anzahl der Vollzeitstellen von 235 auf 295 steigen wird. Hintergrund war die Versorgung von Terminal 1, 2 und 5 sowie des unterirdischen Flughafentunnels für die Bahn. Hier gibt es eine starke Reglementierung nach nationalen und internationalen Standards. Ein Feuerwehr-Tarifvertrag soll geschlossen werden. Die Stellenbesetzung erfolgt durch Ausschreibung und nach einem Auswahlverfahren, aber auch eine Rekrutierung über die Ausbildung von Nachwuchskräften und der Umzug der Feuerwehrkräfte vom Flughafen Tegel war vorgesehen. Allerdings reichten die Bestandskräfte nicht aus. Die hohe Stellenanzahl war nach Aussage der FBB durch die zu versorgende Infrastruktur bedingt, so gibt es beispielsweise den Tunnelbrandschutz als zusätzliche Aufgabe beim Flughafen BER. Die Stellenzahl ist damit unabhängig von den Flugbewegungen. Anders als beispielsweise beim Frankfurter Flughafen erfolgt keine Einbindung von zahlreichen Berufsfeuerwehren. Es gibt aber eine Diskussion mit dem Land Berlin über eine Kooperation mit der Berliner Berufsfeuerwehr.²⁹⁰

5.1.3. Kurzarbeit bei der FBB

In der 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 20. April 2020 berichtete die FBB erstmals, aufgrund der Corona-Pandemie das Kurzarbeitergeld Anfang April 2020 eingeführt zu haben. Das Kurzarbeitergeld wurde bei der FBB im Regelfall auf 80 % und bei Alleinerziehenden auf 90 % aufgestockt. Allerdings mussten alle Mitarbeitenden zunächst ihre Überstunden- und Gleitzeitkonten abbauen, bevor sie in die Kurzarbeit gehen konnten.²⁹¹

Am 14. September 2020 wurde auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE berichtet, dass wegen der Inbetriebnahme seit September 2020 keine Kurzarbeit mehr für die Beschäftigten bis einschließlich November 2020 angeordnet worden war; ab Dezember 2020 die Kurzarbeit aber wiedereingeführt und im Jahr 2021 abhängig vom Verkehrsvolumen genutzt wird.²⁹²

So erfolgte die Wiederaufnahme der Kurzarbeit zum 1. Dezember 2020 in erheblichem Umfang.²⁹³ Zum 1. Dezember 2020 waren 1 000 Beschäftigte in unterschiedlicher Ausprägung in Kurzarbeit; wobei ein höheres Volumen von Kurzarbeit am Jahresanfang 2021 erwartet wurde. Nach der Geschäftsführungsentscheidung zum Kurzarbeiterkonzept wurde für den jeweiligen Arbeitsbereich ein erwartetes

²⁸⁹ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 21.

²⁹⁰ Vgl. Dr. Bobke-von Camen, Prof. Dr. Lütke Daldrup und Herr Bretschneider, P-SBER 7/3, S. 18.

²⁹¹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 7, 10.

²⁹² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 27.

²⁹³ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/10, S. 7.

Arbeitsvolumen in Quoten vorgegeben. Die Quoten ergaben sich aus Erfahrungswerten des Jahres 2020 und unter der Einbeziehung der Verkehrszahlen. Allerdings haben in einigen Bereichen, wie beispielsweise der Feuerwehr, die Passagierzahlen keinen Einfluss auf den Arbeitsumfang. Die Einsparung wurde in diesem Bereich durch die Schließung der Südbahn erreicht; sodass damit auch bei der Feuerwehr Kurzarbeit erfolgt.²⁹⁴

Auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW wurde berichtet, dass der Bereich Schallschutz und Umwelt zusammengefasst wurde und es deshalb auch im Bereich Schallschutz bezüglich der Kurzarbeit keine Besonderheiten gab.²⁹⁵ Mit der Kurzarbeit sollten laut des Berichtes der FBB in der 11. Sitzung am 1. Februar 2021 über 20 Millionen Euro eingespart werden. 1 600 Beschäftigte waren im Januar 2021 teilweise oder komplett in Kurzarbeit.²⁹⁶

In der 12. Sitzung am 15. März 2021 berichtete die FBB weiter, dass Kurzarbeit vollumfänglich für das Jahr 2021 entlang der Betriebsvereinbarung zugänglich gemacht wurde. Bei den 1 600 Mitarbeitern erfolgte die Kurzarbeit in unterschiedlichen Ausprägungen je nach betrieblicher Notwendigkeit im Rahmen von 20 - 100 %.²⁹⁷

5.2. Masterplan BER 2040

Der Masterplan BER 2040 ist ein strategisches Leitbild für die Fortentwicklung der Flughafeninfrastruktur. Er ist der Rahmen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung der Infrastruktur für die mittel- und langfristige Passagierentwicklung und die landseitige Immobilienentwicklung.²⁹⁸

„Die Entwicklung des Masterplans BER 2040 basiert auf fünf Leitideen:

- eine zentrale, flexible Infrastruktur der Terminals schaffen durch zusätzliche Gates, Pier-Verlängerungen und Satelliten-Neubau mit flexibler Belegung.
- Airport City als urbanen Ort entwickeln, der sich vom Terminal bis zur Autobahn A113 ausdehnt.
- Vernetzte Mobilität und intermodale Konnektivität herstellen.
- Sichere und wirtschaftliche mediale Infrastruktur etablieren.
- Nachhaltigkeit und Digitalisierung als Chance für die Zukunft (der smarte BER)“.²⁹⁹

Im Rahmen der 2. Sitzung am 2. Dezember 2019 berichtete die Geschäftsführung der FBB auf Nachfrage der SPD-Fraktion und der CDU-Fraktion, dass die gesellschaftlichen Entwicklungen bei den Ausbauplänen und dem Masterplan 2040 berücksichtigt

²⁹⁴ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/10, S. 13.

²⁹⁵ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/10, S. 14.

²⁹⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 8.

²⁹⁷ Vgl. Herr Halberstadt, P-SBER 7/12, S. 21.

²⁹⁸ Vgl. Website der FBB: https://www.berlin-airport.de/de/presse/informationen-ber/ausblick/4_masterplan-ber2040/index.php

²⁹⁹ Vgl. Website der FBB: [Der Masterplan BER 2040 als strategisches Leitbild \(berlin-airport.de\)](https://www.berlin-airport.de/de/presse/informationen-ber/ausblick/4_masterplan-ber2040/index.php)

werden.³⁰⁰ Die Investitionen für das geplante Terminal 3 waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht ganz klar, denn gegebenenfalls gab es den Wunsch nach mehr Qualität. Die Diskussion war für die Ende Januar 2020 geplante Strategieklausur vorgesehen.³⁰¹

Am 13. Juli 2020 ergänzte die Geschäftsführung der FBB, dass im Rahmen der Masterplanung aufgrund des Einbruches des Flugverkehrs infolge der Corona-Pandemie davon ausgegangen wird, dass das Terminal 3 nicht unmittelbar realisiert wird. Es muss abgewartet werden, bis sich der Luftverkehr wieder erholt. Die FBB wollte für das Terminal 3 zeitnah das Baurecht schaffen, aber die konkrete Umsetzung sollte um zwei bis vier Jahre verschoben werden.³⁰²

Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE in der 8. Sitzung am 14. September 2020 erklärte die FBB nochmals, dass die Umsetzung des Masterplanes von der Erholung des Flugverkehrs abhängig und damit schwer vorhersehbar ist. Die FBB erwartete einen Rückgang im Geschäftsverkehr aufgrund der Auseinandersetzung der Unternehmen im Hinblick auf den Klimaschutz und des veränderten Kommunikationsverhaltens der Unternehmen. Für den Privatreiseverkehr sah die FBB dagegen ein weiteres Entwicklungspotenzial. Folge dessen war, dass die Investitionen in den Kapazitätsausbau erst erfolgen sollten, wenn die Nachfrage dies rechtfertigt. Der Businessplan 2020 war ohnehin nicht mehr aktuell und der Ausbau sollte um mindestens zwei bis vier Jahre verschoben werden.³⁰³ Die Landesregierung ergänzte, dass im Rahmen des neuen Businessplans neue Aspekte und Auswirkungen durch die FBB auch bei der Masterplanung eingearbeitet werden sollen.³⁰⁴

Der weitere Ausbau des Flughafens war auch Thema in der 9. Sitzung am 12. Oktober 2020. Der Masterplan 2040 wurde weiterhin als strategisches Leitbild für die sinnvollen Erweiterungen des Flughafens in der Zukunft gesehen. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass in der Vergangenheit einiges hätte verändert werden müssen, was bei dem Vorliegen einer langfristigen Planung gegebenenfalls hätte verhindert werden können.

Im Wesentlichen waren es zwei relevante Projekte. Zum einen der Regierungsflughafen auf der Ramp 1 und weitere Ausbauten. Diese waren weitgehend abgeschlossen. Zum anderen war es die Masterplanung mit der Zielsetzung, die Immobilienentwicklung, die Airport City und den Kapazitätsausbau voranzubringen. Das entwickelte Konzept wurde, wie bereits in vorhergehenden Sitzungen erwähnt, zu diesem Zeitpunkt wegen der Corona-Krise nicht weiterverfolgt und für einige Jahre zurückgestellt. Es sollte erst wieder aktuell werden, wenn die Fluggastzahlen das Vorkrisen-Niveau erreichen. So sah auch der Wirtschaftsplan 2021 keine Maßnahmen zum Kapazitätsausbau mit

³⁰⁰ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/2, S. 14.

³⁰¹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/2, S. 15.

³⁰² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/7, S. 10.

³⁰³ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 29.

³⁰⁴ Vgl. Ministerin Lange, P-SBER 7/8, S. 30.

Ausnahme der Entwicklung des Medical Assessment Centers und des Hangar-Projekts vor.³⁰⁵

5.3. Verkehrsinfrastrukturentwicklung

Die Umfeldentwicklung des Flughafens BER war seit der 7. Wahlperiode eine Aufgabe der Staatskanzlei im Rahmen der Flughafenkoordinierung.³⁰⁶ Auf Nachfrage der AfD-Fraktion in der 2. Sitzung am 2. Dezember 2019 sowie in der 5. Sitzung am 20. April 2020 berichtete die Landesregierung, dass der Umlandverkehr gemeinsam mit der Gewerbe- und Siedlungsflächenentwicklung sowie des flughafenbezogenen Personen- und Güterverkehrs untersucht wird. Ziel war es, möglichst die erforderlichen Verkehrsmaßnahmen vor Inbetriebnahme des Flughafens zu treffen.³⁰⁷ In diesem Kontext gab es zwei Studien zur Verkehrsanbindung des Flughafens aus dem Jahr 2019. Grundsätzlich wird ein hoher Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs prognostiziert, für das Jahr 2020 lag er nach der Prognose bei 60 % des Gesamtverkehrs. Hinsichtlich des Schienennahverkehrs sind die Maßnahmen (Ausschreibung des Netzes Elbe-Spree und Inbetriebnahme der Dresdner Bahn) laut Prognosen ausreichend.

Im Straßenverkehr ist die A113 in Berlin ein Engpass; im Übrigen sind die Straßen in Richtung Schönefelder Kreuz gut ausgelastet, aber es gibt keine gravierenden Engpässe, so die Landesregierung. Mit einigen der in den Studien vorgeschlagenen Maßnahmen an den Bundesautobahnen wurde bereits begonnen. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt ab dem Jahr 2021 vollständig beim Bund. Der Planfeststellungsbeschluss für die Herstellung einer neuen Anschlussstelle in Kiekebusch durch die Gemeinde Schönefeld und für die Anschlussstelle Hubertus einschließlich eines Ersatzbaus der Brücke an der A117 wurde für 2020 erwartet.³⁰⁸

In der 9. Sitzung am 12. Oktober 2020 befasste sich der Sonderausschuss BER mit diversen Fragen zu der Verkehrsanbindung des Flughafens BER.

Hinsichtlich der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr der Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald berichtete die Landesregierung, dass ab Dezember 2022 eine neue Linie Regionalbahn RB32 zwischen dem Flughafen BER und Ludwigsfelde im Stundentakt fahren soll. Dort soll ein Anschluss an die Regionalexpresszüge (RE) nach Luckenwalde erfolgen. Die derzeit in Richtung Wünsdorf-Waldstadt bestehende stündliche Verbindung mit der Linie RE7 soll dann ab Dezember 2022 durch die Linie RB24 übernommen werden.³⁰⁹

Im Landkreis Dahme-Spreewald gab es bereits zum Berichtszeitpunkt eine stündliche Anbindung von und nach Königs-Wusterhausen mit der RB22 mit dortigem Anschluss

³⁰⁵ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/9, S. 11.

³⁰⁶ Vgl. Ministerin Schneider, P-SBER 7/2, S. 10.

³⁰⁷ Vgl. Ministerin Beermann, P-SBER 7/2, S. 10.

³⁰⁸ Vgl. Ministerin Beermann, P-SBER 7/5, S. 13 - 14.

³⁰⁹ Vgl. Staatssekretär Genilke, P-SBER 7/9, S. 22.

zum RE2. Eine zusätzliche Linie mit der Dresdner Bahn nach Berlin wird es voraussichtlich ab Dezember 2025 im Stundentakt vom Flughafen BER in Richtung Königs Wusterhausen/Lübben/Lübbenau geben. Es gibt zudem Pläne zur Verlängerung der Linie bis Cottbus nach der Beseitigung von eingleisigen Engpässen in Königs Wusterhausen und im Abschnitt Lübbenau-Cottbus. Zudem wurde eine Machbarkeitsstudie des Landkreises an das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung zu der Verlängerung der Linie RB22 in Richtung Bestensee übergeben. Diesbezüglich waren noch weitere Abstimmungen erforderlich, da es abweichende Datengrundlagen gab und es einer vertieften Prüfung zur Netzkapazität der Deutschen Bahn AG bedarf.³¹⁰

Auf Nachfrage der Fraktion B90/GRÜNE zur Radverkehrsanbindung führte die Landesregierung zu dem Ablauf der Planung aus, dass es einen Beschluss zur Erarbeitung eines Radwegkonzepts durch den Kreistag Dahme-Spreewald im Frühjahr 2020 gegeben hatte. Die Vorstellung des ersten Entwurfs erfolgte im Rahmen eines Workshops am 28. September 2020. Die endgültige Vorlage des Konzepts erfolgt bis Jahresende 2020. Bestandteil des Konzepts ist insbesondere eine Machbarkeitsstudie zum geplanten Radschnellweg zwischen Berlin, dem Flughafen BER und Königs Wusterhausen. Bereits in den vergangenen Jahren war eine Vielzahl von Radwegen an Bund- und Landesstraßen im Bereich des Flughafens BER realisiert worden, unter anderem die Abschnitte an der B179, B96a, L76 und L400. Weitere Maßnahmen waren für die nächsten Jahre geplant, so der Radweg an der L40 bei Dahlewitz, an der L400 zwischen Wildau und der L402 sowie an der L402 zwischen Zeuthen und der L400. Zudem wurden Radwegemaßnahmen, welche von den Gemeinden Schönefeld und Heidesee sowie der Stadt Königs Wusterhausen umgesetzt wurden, durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung gefördert. Auch zukünftig sind Anträge im Rahmen der kommunalen Förderung möglich. Nach dem Landtagsbeschluss vom 18. Juni 2020 (Drucksache 7/1169 ND-B) ist eine Potenzialanalyse von Radschnellverbindungen geplant. Dies erfolgt mit der Zielsetzung, zu ermitteln, auf welchen Strecken Radschnellverbindungen als zentraler Baustein zur Erschließung von Verlagerungspotenzialen geeignet sind. Dies geht einher mit einer Abschätzung der jeweiligen Kosten. Die Potenzialanalyse befand sich zum Berichtszeitpunkt in der Ausschreibung. Die Vergabe erfolgt voraussichtlich im Oktober 2020, mit den Ergebnissen wird im zweiten Quartal 2021 gerechnet.³¹¹ Die Geschäftsführung der FBB betonte, dass der gesamte Flughafen BER ein kombiniertes Rad- und Gehwegsystem hat, die Anbindung an das Radschnellwegenetz aber nicht ganz so einfach ist und nicht im Verantwortungsbereich der FBB liegt. Die FBB beteiligt sich aber an Untersuchungen, wenn das gefordert wird.³¹²

Hinsichtlich der Verlängerung der U7 berichtete die Landesregierung, dass nach dem Beschluss des Senates von Berlin vom 11. Juli 2017 die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz folgenden Maßnahmen hatte untersuchen lassen:

³¹⁰ Vgl. Staatssekretär Genilke, P-SBER 7/9, S. 22.

³¹¹ Vgl. Staatssekretär Genilke, P-SBER 7/9, S. 23.

³¹² Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/9, S. 24.

- Verlängerung der U7 zur Erschließung der Wohngebiete südlich des U-Bahnhofes Rudow bis zu Stadtgrenze
- Verlängerung der U7 bis zum S-Bahnhof Schönefeld
- Verlängerung der U7 bis zum Flughafen BER

Da sich die beiden letzteren Verlängerungen auf das Brandenburger Gebiet erstreckten, hatte sich das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sowie die Gemeinde Schönefeld vor dem Hintergrund der Verbesserung der Verkehrssituation an der Finanzierung der Untersuchungen dieser beiden Unterabschnitte mit 52 000 Euro beteiligt.³¹³ Die Vorstellung der Untersuchungsergebnisse erfolgte am 20. Oktober 2020 durch die Berliner Verkehrsbetriebe. Schwerpunkt der Machbarkeitsstudie war die bauliche Umsetzung; der nächste Schritt war dann eine Wirtschaftlichkeitsprüfung als Grundlage der öffentlich geförderten Finanzierung. Voraussetzung für die Verlängerung der U7 sei aber ein positiver Beschluss des Berliner Senats.³¹⁴

Im Rahmen der 12. Sitzung am 15. März 2021 berichtete die Landesregierung diesbezüglich, dass die Machbarkeitsstudie im Senat von Berlin am 16. Februar 2021 thematisiert wurde.³¹⁵ Nun ist eine Kosten-Nutzen-Analyse der nächste Schritt, die Vergabe dieser Analyse soll nach Auskunft der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Jahr 2022 erfolgen.³¹⁶ Bezüglich der Kosten der Kosten-Nutzen-Analyse lagen der Landesregierung keine Angaben vor. Durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung wird zur Finanzierung der Planungsleistungen für den Brandenburger Abschnitt eine Beteiligung der Gemeinde Schönefeld und des Landkreises Dahme-Spreewald angestrebt.³¹⁷ Zwar ist die Verlängerung der U7 kein notwendiger Erschließungsbestandteil des Flughafens BER und wurde auch beim Planfeststellungsverfahren nicht betrachtet, da es eine bereits ausreichende Erschließung durch vorhandenen öffentlichen- und Schienenpersonennahverkehr gibt, aber wegen der Erschließung der Gemeinde Schönefeld sowie der angrenzenden Gewerbegebiete hat die Verlängerung eine Relevanz, sodass die Planung seitens der Landesregierung unterstützt wird.³¹⁸ Die Kosten wurden auf 650 bis 750 Millionen Euro geschätzt. Diese sind in erster Linie von den Kommunen zu tragen. Zu einem gewissen Teil wird eine Finanzierung aber über Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz angestrebt.³¹⁹

5.4. (Vorzeitige) Schließung von Tegel

In der 5. Sitzung am 20. April 2020 berichtete die FBB, dass es ein ökonomisches Problem des Doppelbetriebes der Flughäfen Schönefeld und Tegel wegen der Corona-

³¹³ Vgl. Staatssekretär Genilke, P-SBER 7/9, S. 21.

³¹⁴ Vgl. Staatssekretär Genilke, P-SBER 7/9, S. 21.

³¹⁵ Vgl. Minister Beermann, P-SBER 7/12, S. 26.

³¹⁶ Vgl. Minister Beermann, P-SBER 7/12, S. 26 - 27.

³¹⁷ Vgl. Minister Beermann, P-SBER 7/12, S. 26.

³¹⁸ Vgl. Minister Beermann, P-SBER 7/12, S. 27.

³¹⁹ Vgl. Minister Beermann, P-SBER 7/12, S. 26 - 27.

Pandemie gab, denn aufgrund des massiven Einbruches der Fluggastzahlen gab es fast keine Einnahmen, aber weiterhin die laufenden Kosten.³²⁰ Normalerweise sind es 20 000 - 30 000 Fluggäste am Tag, coronabedingt waren es an beiden Standorten (Tegel und Schönefeld) nun nur 1 000 Fluggäste pro Tag. Die FBB ermittelte, dass durch eine temporäre Außerbetriebnahme des Flughafens Tegel pro Tag etwa 200 000 Euro und pro Monat sechs bis sieben Millionen Euro eingespart werden könnten. Aus diesem Grund hatte die FBB dem Aufsichtsrat und den Gesellschaftern empfohlen, für eine gewisse Zeit eine Befreiung von der Betriebspflicht zu beantragen. Darüber wollten der Aufsichtsrat und die Gesellschafter Ende April 2020 final beraten und entscheiden.³²¹ Aus Sicht der Landesregierung ergaben die Einsparungen nicht vollständig sieben Millionen Euro, da auch eine temporäre Schließung Kosten verursacht. Zu dem Zeitpunkt war daher noch keine abschließende Entscheidung getroffen worden.³²²

Auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW berichtete die Geschäftsführung der FBB, dass bei steigenden Passagierzahlen eine Wiedereröffnung in maximal 14 Tagen erfolgen kann, da nur die Terminals geschlossen werden sollen, um den Personalaufwand deutlich zu verringern. Die Basisversorgung kostet rund 1,5 Millionen Euro im Monat, der Normalbetrieb rund 8,5 Millionen Euro pro Monat.³²³ Zudem könnten die Lufthansa Flüge ohne Probleme auch über den Flughafen Schönefeld abwickeln.³²⁴ Aus Sicht der FBB kann der Bund den Regierungsterminal in Schönefeld schnell nutzen, die Übergabe des Terminals an den Bund erfolgte im März 2020 und der Bund bereitet die Inbetriebnahme vor.³²⁵ Betont wurde seitens der Landesregierung auf Nachfrage der AfD-Fraktion, dass die Regelungen zu der Schließung des Flughafens Tegel sechs Monate nach Eröffnung des Flughafens BER eindeutig sind.³²⁶

In der 6. Sitzung am 18. Mai 2020 berichtete die FBB, dass im Rahmen des Antrages über die vorzeitige Schließung des Flughafens Tegel umfangreiche Anhörungen durchgeführt wurden und die finale Entscheidung durch die FBB nach Entscheidung der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) erfolgt. In erster Linie hängt dies von der verkehrlichen Entwicklung ab.³²⁷ Die Gesellschafter haben sich darauf verständigt, das Thema zeitnah nochmals zu beraten. Es sei bekannt, dass die Länder Berlin und Brandenburg für die temporäre Schließung des Flughafens Tegel sind. Der Bund ist etwas zurückhaltender.³²⁸

Im Ergebnis wurde der Flughafen Tegel aufgrund der im Sommer 2020 gestiegenen Passagierzahlen nicht vorzeitig geschlossen, vielmehr wurde am 8. November 2020

³²⁰ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 7.

³²¹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 7.

³²² Vgl. Ministerin Lange, P-SBER 7/5, S. 7.

³²³ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 7 - 8.

³²⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 8.

³²⁵ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/5, S. 8.

³²⁶ Vgl. Ministerin Schneider, P-SBER 7/5, S. 9.

³²⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/6, S. 5.

³²⁸ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/6, S. 4.

der zivile Luftverkehr am Flughafen Tegel aufgrund der Inbetriebnahme des Flughafens BER eingestellt.

5.5. Sonstiges

5.5.1. Aktualität der eingesetzten Software im Flughafen BER

In der 9. Sitzung des Sonderausschusses am 12. Oktober 2020 berichtete die FBB auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW, ob die Nutzung von „Microsoft Windows XP“ nicht ein Sicherheitsrisiko sei, dass die Anzeigetafeln autonom funktionierten und nicht mit dem Netzwerk des Unternehmens verbunden sind. Aus Kostengründen erfolgte keine Umstellung der Anzeigetafeln von „Microsoft Windows XP“ auf andere Software, weil gerade kein Sicherheitsrisiko vorlag.³²⁹

5.5.2. Möglichen Umsiedlung der Siedlung Hubertus

Ebenfalls in der 9. Sitzung am 12. Oktober 2020 wurde das Thema einer möglichen Umsiedlung der Siedlung Hubertus durch die Fraktion BVB/FW angesprochen. In dieser Siedlung lebten 15 - 20 Familien in Wochenendhäusern. Eigentlich handelte es sich um ein Gewerbegebiet, aber es hatte sich verfestigt, dass dort gewohnt wurde. Es handelte sich um Häuser mit und ohne Übernahmeanspruch durch die FBB.

Die FBB führte dazu aus, dass seitens der Gemeinde Schönefeld ein Bebauungsplanverfahren für den betroffenen Bereich eingeleitet und eine Veränderungssperre für die Bebauung erlassen wurde. Das Vorkaufsrecht liegt bei der Gemeinde, was diese auch nutzen wollte, wenn es zu Verkäufen kommt, die dem Nutzungsziel, das heißt, der Ausweisung eines gewerblichen Gebiets für produzierendes Gewerbe, entgegensteht. Die reale Situation vor Ort war, dass sich etwa 50 % der Siedlung bereits im Eigentum der FBB und einige Parzellen im Eigentum der Gemeinde befanden. Nach der Planfeststellung war es kein klassisches Umsiedlungsgebiet. Die Behandlung dieser Themen erfolgte innerhalb der FBB durch einen mit Experten besetzten Grundstücksausschuss. Dieser begutachtete jedes Grundstücksgeschäft. Die FBB war zudem an Verkehrswertregeln gebunden. Die Angebote entsprechen den verkehrsüblichen Zahlungen und damit dem geltenden Recht.³³⁰

5.5.3. Teilnahme an Eröffnungsfeiern am Flughafen BER

Am 14. September 2020 informierte die FBB auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE zu geplanten Eröffnungsfeiern am Flughafen BER, dass verschiedene Veranstaltungen im Zuge der Eröffnung durch die FBB geplant waren. Ziel war es, eine Plattform für die

³²⁹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/9, S. 12.

³³⁰ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/9, S. 25 - 26.

Partner der FBB zu bieten. So waren eine offizielle Eröffnung des Bahnhofs und eine Willkommensfeier für die ersten Flugzeuge, die am 31. Oktober 2020 landeten, geplant. Aufgrund der Corona-Bestimmungen erfolgten die Einladungen an einen sehr kleinen Kreis von Gästen. Die Einladungen an die Abgeordneten, die den Flughafenbau teils sehr lange begleiteten, erhielten in der kommenden Woche eine Einladung. Auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE erklärte die FBB, dass der Schönefelder Gewerbeverein e. V. eine Halle der Internationalen Luft- und Raumfahrt Ausstellung Berlin Selchow (Berlin ExpoCenter Airport) gemietet hatte und eine VIP-Veranstaltung mit mehreren Hundert Gästen plant. Prof. Dr. Lütke Daldrup hatte ein entsprechendes Grußwort zugesagt.³³¹

In der 9. Sitzung des Sonderausschusses BER am 12. Oktober 2020 berichtete die Landesregierung, dass es keine Teilnahme durch Mitglieder der Landesregierung an der „BER-Airport-Opening-Feier“ im Berlin ExpoCenter Airport in Schönefeld, die durch den Schönefelder Gewerbeverein e. V. veranstaltet wird, geben wird.³³² Auch wurden keine persönlichen Einladungen an die Mitglieder des Aufsichtsrates versandt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erläuterte, dass einzelne Aufsichtsratsmitglieder eingeladen wurden, die entsprechende Eintrittskarten gegen Geld erworben hatten. Es gab weiterhin die Planung durch die Betreffenden, an der Veranstaltung teilzunehmen, falls keine Absage der Veranstaltung durch den zuständigen Bürgermeister oder den Landrat aufgrund der Corona-Pandemie erfolgt.³³³

5.5.4. Überführungsflüge vom Flughafen Tegel zum Flughafen Berlin

Die Fraktion DIE LINKE übte in der 10. Sitzung am 30. November 2020 aus ökologischen und finanziellen Gründen Kritik an dem Sonderflug von easyjet am Eröffnungstag. Der Flug mit Ehrengästen erfolgte vom Flughafen Tegel zum Flughafen BER. Es hatte wohl mehrere solcher Überführungsflüge gegeben. Die Geschäftsführung der FBB erläuterte, dass die Ausgestaltung der Überführungsflüge im Ermessen der Airlines lagen. Die FBB hatte hier keine Steuerungsmöglichkeit. Insgesamt waren zehn Flugzeuge in der Umzugszeit vom 31. Oktober bis 17. November 2020 vom Flughafen Tegel zum Flughafen BER überführt worden.³³⁴

5.5.5. Anpassung der Arbeits- und Abfertigungsabläufe unter Corona-Pandemie-Bedingungen

In der 11. Sitzung am 1. Februar 2021 wurde auf Nachfrage der Fraktion DIE LINKE zu dem Gedränge bei der Abfertigung von mehreren Flugzeugen an einem Tag vonseiten der FBB berichtet, dass es dafür mehrere Gründe gab. Zum einen waren aufgrund von Verspätungen mehrere vollbesetzte Flugzeuge zum selben Zeitpunkt

³³¹ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/8, S. 34.

³³² Vgl. Staatssekretär Stolper, P-SBER 7/9, S. 27.

³³³ Vgl. Herr Bretschneider, P-SBER 7/9, S. 27.

³³⁴ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/10, S. 15.

angekommen. Zudem handelte es sich um aufwändigere und damit längere Passkontrollen, weil die Passagiere aus Non-Schengen Ländern anreisten, wobei nur vier von sechs Abfertigungskabinen der Bundespolizei besetzt waren. Die Polizei war gleichzeitig mit der Begleitung des hohen Presseaufkommens gefordert, dass mit dem Rückflug des Dissidenten Nawalny zu tun hatte. Einige Menschen waren vorzeitig aus den Bussen gedrängt, die coronakonform nicht voll besetzt waren, sodass der Menschaufmarsch im Abfertigungsbereich entstand. Es gab dabei Probleme bei der Umsetzung der Hygieneregeln, welche die FBB aber nicht erzwingen kann. Hinzu kam, dass der Abfertigungsbereich im Terminal 5 sehr eng ist. Generell wurde angemerkt, dass sich eine solche Situation nicht mehr wiederholen wird, weil Maßnahmen zur Steuerung des Fluggastaufkommens ergriffen wurden und im Terminal 1 insgesamt mehr Platz vorhanden ist.³³⁵

5.5.6. Stromunfälle am Flughafen

Ebenfalls in der 11. Sitzung des Sonderausschusses BER berichtete die FBB auf Nachfrage der AfD-Fraktion sowie der Fraktion BVB/FW zu Stromunfällen von Mitarbeitern im Rahmen der Abfertigung. Dies fällt in die Zuständigkeit der Bundespolizei bzw. der Betreiber der Geräte.³³⁶ Der Einsatz der betroffenen Geräte erfolgte im Bereich der Sicherheitskontrolle der Fluggäste und der Passkontrolle, die in der Zuständigkeit der Bundespolizei liegt. Die gleichen Geräte werden deutschlandweit von der Bundespolizei eingesetzt und stammten von namhaften Geräteherstellern. Die elektrostatischen Entladungen kommen gelegentlich vor, problematisch war, dass Entladungen bei bestimmter Kleidung stärker und insbesondere im Winter bei niedriger Luftfeuchtigkeit vermehrt erfolgten. Maßnahmen, wie das Auslegen von Matten, die Zurverfügungstellung von bestimmtem Schuhwerk und die Ausstattung der Mitarbeiter mit Entladungsstiften waren erfolgt.³³⁷

5.5.7. Vogelsterben an der Glasfassade

Auf Nachfrage der Fraktion BVB/FW berichtete die FBB in der 12. Sitzung am 15. März 2021, dass das Problem der verendeten Vögel, die an die Glasfassade des Gebäudes des Flughafens BER fliegen, bekannt war. Lösungsansätze waren die Verwendung von Spezialfolie mit graphischen Strukturen sowie die Vermeidung der Ansiedelung von Vögeln durch Verschließen der Sitz- und Brutgelegenheiten und das Anbringen entsprechender Spikes. Zudem gab es ein tägliches Monitoring-Verfahren durch den Sicherheitsdienst. Seit November 2020 waren keine Vogelkadaver mehr gesichtet worden. Es hatte zudem Absprachen mit BUND und NABU sowie einen Vor-Ort Termin gegeben.³³⁸

³³⁵ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/11, S. 21 - 22.

³³⁶ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/12, S. 19 - 21.

³³⁷ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/12, S. 19 - 21.

³³⁸ Vgl. Prof. Dr. Lütke Daldrup, P-SBER 7/12, S. 28.

6. Fachliche Empfehlungen

Der Sonderausschuss BER begrüßt die Einsetzung eines Unterausschusses des Ausschusses für Haushalt und Finanzen, um die Aufgabe der finanziellen Sanierung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH parlamentarisch auch weiterhin intensiv zu begleiten und transparent zu machen.

Weitere verbleibende Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens sollen in den jeweiligen Fachausschüssen behandelt werden.

Der Sonderausschuss BER erwartet von der FBB eine zügige Umsetzung des Schallschutzprogramms.

7. Literaturverzeichnis

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (2011): Gesellschaftsvertrag der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (in der Fassung vom 17. November 2011)

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (2018): Geschäftsbericht 2017

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (2019) Geschäftsbericht 2018

Gemünden, Hans Georg / Wolf, Karl-Heinz / Krehl, Harald (2020): Die unglaubliche Odyssee der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) zwischen der Skylla Insolvenz und der Charybdis Schuldenfalle mit der Hydra Corona im Nacken, PROJEKTMANAGEMENT AKTUELL, Heft 1, Seite 1 - 21

Landtag Brandenburg (2020): Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage Nr. 149 des Abgeordneten Steffke der BVB / FREIE WÄHLER, Drucksache 7/2822, Drucksache 7/453

Landtag Brandenburg (2013): Beschluss des Landtages Brandenburg, Einsetzung eines Sonderausschusses BER, Drucksache 5/6648(2. ND)-B

Landtag Brandenburg (2014): Beschluss des Landtages zum Tätigkeitsbericht des Sonderausschusses BER, Drucksache 5/9287-B

Sonderausschuss BER, Tätigkeitbericht 5. Wahlperiode, Drucksache 5/8963

Sonderausschuss BER, Tätigkeitbericht 6. Wahlperiode, Drucksache 6/11479

Sitzungsprotokolle des Sonderausschusses BER mitsamt Anlagen in der 7. Legislaturperiode:

<https://www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/servlet.starweb?path=LBB/ELVIS/LISSHFL.web&search=WP%3d7+AND+%28DART%3dA+AND+KOR%3dSonderausschuss+BER%29+AND+SPER%3d%22%22>

Sonderausschuss BER (2019): Protokoll der 1. Sitzung am 28.11.2019, P-SBER 7/1

Sonderausschuss BER (2019): Protokoll der 2. Sitzung am 02.12.2019, P-SBER 7/2

Sonderausschuss BER (2020): Protokoll der 3. Sitzung am 03.02.2020, P-SBER 7/3

Sonderausschuss BER (2020): Protokoll der 5. Sitzung am 20.04.2020, P-SBER 7/5

Sonderausschuss BER (2020): Protokoll der 6. Sitzung am 18.05.2020, P-SBER 7/6

Sonderausschuss BER (2020): Protokoll der 7. Sitzung am 13.07.2020, P-SBER 7/7

Sonderausschuss BER (2020): Protokoll der 8. Sitzung am 14.09.2020, P-SBER 7/8

Sonderausschuss BER (2020): Protokoll der 9. Sitzung am 12.10.2020, P-SBER 7/9

Sonderausschuss BER (2020): Protokoll der 10. Sitzung am 30.11.2020, P-SBER 7/10

Deutscher Bundestag, Antwort der Bundesregierung vom 13.05.2019, Drucksache 19/10091

Sonderausschuss BER (2021): Protokoll der 11. Sitzung am 01.02.2021, P-SBER 7/11

Sonderausschuss BER (2021): Protokoll der 12. Sitzung am 15.03.2021, P-SBER 7/12

Anlagen

Anlage 1: Einsetzungsbeschluss des Sonderausschusses BER

Anlage 2: Terminpläne 2019 - 2021

Beschluss des Landtages Brandenburg

Einsetzung eines Sonderausschusses BER

Der Landtag Brandenburg hat in seiner 3. Sitzung am 20. November 2019 zum TOP 6 folgenden Beschluss gefasst:

- „1. Der Landtag setzt gemäß § 73 Absatz 2 der vorläufigen Geschäftsordnung des Landtages einen Sonderausschuss BER ein.
2. Der Sonderausschuss hat die Aufgabe, alle relevanten Themen und Fachfragen zum Flughafen BER zusammenzuführen und konzentriert zu bearbeiten. Damit soll er den Prozess der Fertigstellung, der Inbetriebnahme und der Umfeldentwicklung des Flughafens begleiten und zugleich für Transparenz sowie zügige Information sorgen.
3. Der Sonderausschuss tagt regelmäßig.
4. Der Sonderausschuss besteht aus elf Mitgliedern. Die Landtagsverwaltung stellt dem Sonderausschuss einen Ausschussreferenten zur Verfügung. Der im Kapitel 01 010 bei Titel 428 10 im Haushaltsplan 2019/2020 ausgebrachte kw-Vermerk für die E 14-Stelle zur Betreuung des BER-Sonderausschusses in der 6. Wahlperiode wird zu diesem Zweck bis zur Beendigung des BER-Sonderausschusses in der 7. Wahlperiode verlängert.
5. Der Sonderausschuss wird dem Landtag spätestens drei Monate vor Ende der Wahlperiode des Landtages einen schriftlichen Endbericht über die Tätigkeit und entsprechende fachliche Empfehlungen vorlegen. Der Landtag kann jederzeit einen Bericht über die Tätigkeit des Ausschusses verlangen.“

Landtag Brandenburg

7. Wahlperiode

Sonderausschuss BER

Sitzungstermine des Sonderausschusses BER 7/1 für 2019/2020

(regulär montags, 15.30 Uhr, Raum 1.070 a/b)

Sitzungstermine

Donnerstag, 28. November 2019, 14.00 Uhr

2. Dezember 2019

3. Februar 2020 (Winterferien)

23. März 2020

18. Mai 2020

13. Juli 2020 (Sommerferien)

31. August 2020

12. Oktober 2020 (Herbstferien)

30. November 2020

Landtag Brandenburg

7. Wahlperiode

Sonderausschuss BER

Sitzungstermine des Sonderausschusses BER 7/1 für 2021

(regulär montags, 15.30 Uhr)

Sitzungstermine

1. Februar 2021 (Winterferien)

15. März 2021

14. Juni 2021

27. September 2021

6. Dezember 2021