

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling des Hauptausschusses

28. Sitzung
04. Oktober 2018

Beginn: 14.37 Uhr
Schluss: 17.30 Uhr
Vorsitz: Jörg Stroedter (SPD)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Wir kommen zu

Punkt 1 der Tagesordnung

Themenkomplex Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

- a) Vertraulicher Bericht SenFin – I A – vom 28.08.2018
Rote Nummer 0277 C

[0009 C](#)
UABMC

**Kennzahlen der Beteiligungen des Landes Berlin
II. Quartal 2018**
hier nur: FBB GmbH
(vorab zur Erledigung überwiesen Haupt 18/38 vom
10.10.2018)

- b) Bericht SenFin – I A – vom 28. August 2018
**Zielvereinbarungen der Geschäftsleitungen der
Landesunternehmen für das Jahr 2018**
hier nur: FBB GmbH
(wiederkehrender Bericht)

[0170](#)
UABMC

- c) Bericht SenFin – I C – vom 24.07.2018 [0007 C](#)
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
hier: Vergabestatistik
(Stand: 18.07.2018)
(Berichtsauftrag aus der 18. Sitzung am 05.06.2008) UABMC
- d) Vertraulicher Bericht SenFin – IC 11 – vom 11.07.2018 [0164 A](#)
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Finanzbericht
(Berichtsauftrag aus der 26. Sitzung vom 21.06.2018)
(mit vertraulicher Anlage für den Datenraum) UABMC
- e) Bericht SenFin – I C 12 – vom 07.08.2018 [0166](#)
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
hier: Zulieferung von Unterlagen durch den
Vorsitzenden des Aufsichtsrats
(Berichtsauftrag aus der 26. Sitzung vom 21.06.2018) UABMC
- f) **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH** [0169](#)
Aktueller Stand und Finanzbericht
(Präsentation zur 28. Sitzung am 04.10.2018) UABMC

Hierzu: Anhörung

Wir haben in der Sitzung am 6. September einvernehmlich beschlossen, die Anhörung zunächst öffentlich durchzuführen, anschließend unterbrechen wir kurz und schließen die Öffentlichkeit aus, wenn noch Beratungsbedarf besteht. Gibt es dagegen Einwände? – Das ist nicht der Fall.

Abschließend noch die Frage, ob Sie mit der Anfertigung von Bild- und Tonaufnahmen einverstanden sind. Gibt es dagegen Einwände? – Das ist auch nicht der Fall. Es gibt hier einen besonderen Anlass: Aus der FDP-Fraktion will ein Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin Aufnahmen machen. Ist das so, Herr Luthe? – Herr Luthe weiß es nicht, aber ich sehe jemanden aus der Fraktion dort hinten, der weiß es.

Marcel Luthe (FDP): In der Tat kann ich dazu erst einmal gar nichts sagen. Aber wenn wir Presseaufnahmen zulassen, dann lassen wir sie zu, und wenn nicht, dann nicht.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Es ist so nicht üblich, dass sie von Fraktionen gemacht werden. Deshalb muss ich es dem Ausschuss bekanntgeben und noch einmal offiziell fragen. – Gut, das wird gewünscht. Gibt es dagegen Einwände? – Bild und Ton, habe ich das richtig verstanden? – Nur Bild. – Kollege Zillich, bitte!

Steffen Zillich (LINKE): Wir haben einen Umgang mit Presse, das ist auch in Ordnung. Das macht der Ausschuss einvernehmlich. Aber wenn darüber hinaus noch etwas stattfinden soll, dann möchte ich gern wissen, wofür.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Gut. – Wollen Sie die Frage beantworten, Herr Luthe.

Marcel Luthe (FDP): Ich habe aus dem „Wofür“ nicht unmittelbar eine Frage vernommen. – Da ich aber das Thema gerade erstmalig mitbekommen habe, gehe ich davon aus, dass wir für unsere Social-Media-Arbeit Bilder haben wollen, ich wusste noch nicht, dass wir nach Presseorganen in irgendeiner Weise unterscheiden. Selbstverständlich ist die Online-Publikation auch einer Fraktion eine Pressemitteilung im presserechtlichen Sinne. Wenn wir das unterscheiden wollen, müssen wir uns demnächst darüber unterhalten, was wir mit der „Taz“ oder dem „Neuen Deutschland“ machen, Herr Zillich! – [Zuruf] –

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich frage jetzt in die Runde: Gibt es Einwände, dann muss es abgestimmt werden, wenn nicht, dann würde ich es jetzt zulassen. – Okay, das ist dann so.

Dann begrüße ich recht herzlich den Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, Herrn Prof. Dr.-Ing. Lütke Daldrup – willkommen im Ausschuss! – und die Geschäftsführerin für Finanzen, Frau Fölster. Auch Sie herzlich willkommen! Ich freue mich, dass es dieses Mal geklappt hat, nachdem dies in der letzten Sitzung leider nicht der Fall war. Dann ist die Firma Bosch heute vertreten. Ich freue mich auch, dass Sie da sind, Herr Thomas Reinicke, Bosch Sicherheitssysteme GmbH, Leiter der Niederlassung Berlin. Sie waren ja schon einmal Anfang des Jahres bei uns im Ausschuss. Ich möchte Ihnen vorab im Namen des Ausschusses für Ihre Teilnahme danken.

Den Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Herrn Bretschneider, möchte ich offiziell entschuldigen. Herr Bretschneider ist nicht in Berlin.

Ein kleiner Hinweis an die Anzuhörenden: Hier werden regelmäßig Wortprotokolle der Sitzung erstellt. Das kennen Sie. Wenn Sie irgendetwas nicht im Wortprotokoll haben wollen, müssten Sie das vorher mitteilen, dann müsste ich das hier beraten lassen. Zum Wortprotokoll möchte ich außerdem noch vorschlagen, dass wir beschließen, den Präsidenten um eine vorgezogene Bearbeitung zu bitten. Aufgrund der momentan parallel tagenden Untersuchungsausschüsse, deren Wortprotokolle immer prioritär behandelt werden, sind die Bearbeitungszeiten der Wortprotokolle der übrigen Ausschüsse momentan wesentlich länger. Da unsere nächste Sitzung mit dem Thema FBB bereits am 6. Dezember 2018 stattfindet, wäre somit gewährleistet, dass das Wortprotokoll rechtzeitig vor dieser Sitzung fertiggestellt ist. – Höre ich dazu Widerspruch? – Das ist nicht der Fall. Dann bitten wir offiziell um vorgezogene Bearbeitung.

Herr Prof. Lütke Daldrup! Ich bitte Sie vorab, die Präsentation, die Sie uns zur Verfügung gestellt haben, darzustellen. Dann anschließend Sie, Frau Fölster. Ich bitte darum, dass der Gesamtvortrag von Ihnen beiden nicht länger als maximal 20 Minuten ist. – Dann fangen Sie bitte an!

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – FBB –; Vorsitzender der Geschäftsführung): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben Ihnen im schon bekannten Format auf der einen Seite den Status zur Baustelle BER mitgebracht, und Frau Fölster hat die finanziellen Kennziffern und wesentlichen finanziellen Aspekte zum Unternehmen zusammengestellt und wird das auch vortragen.

Status Termine - kritische Pfade

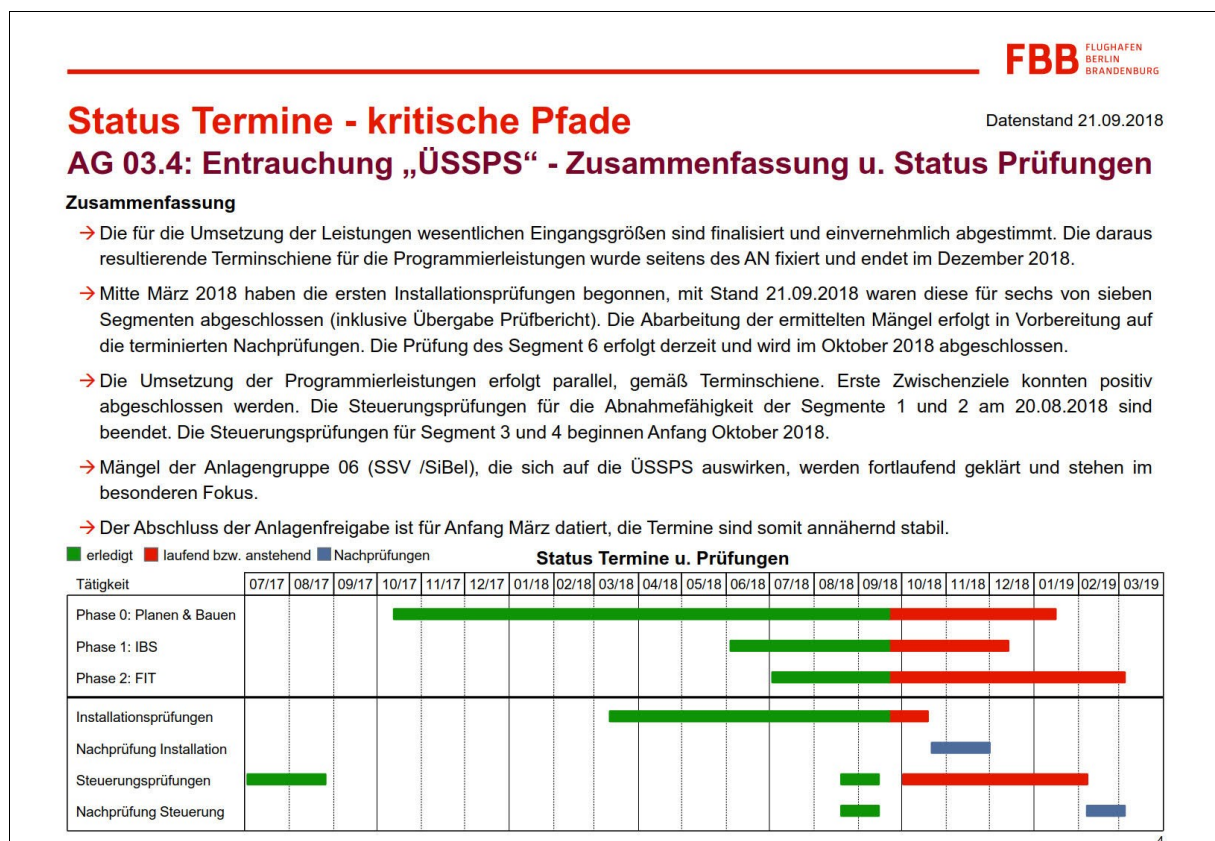
Gesamtübersicht zu den kritischen Pfaden

- Der mögliche Start der Wirkprinzipprüfung (WPP) definiert sich über die Anlagenfreigabe aller prüfpflichtigen Anlagen, dies beinhaltet für die wesentlichen Anlagen auch die Durchführung der Vortests zur Wirk- und Prinzipprüfung.
- Die Anlagenfreigabe wird aktuell über die Anlagenfreigabe der AG 06 maßgebend definiert: **April 2019**
- Der Zeitraum bis zum Mai /Juni 2019 ist eine **interne Reserve** für den Start der WPP (Vortests).
- Als Anlagen auf dem **kritischen Pfad** werden weiterhin die folgenden angesehen, die Abhängigkeiten haben:
 - **AG 03.4:** ÜSSPS → Errichter: Siemens → Auswirkungen u. a. auf Lüftung, mechanische Entrauchung, Türen (Entrauchung)
 - **AG 04.1:** Sprinkler → Errichter: Caverion → nicht mehr wesentlich kritisch, jedoch können Abhängigkeiten zu oder in anderen AG Auswirkungen haben.
 - **AG 05: BMA und EANWS** → Errichter: Bosch → Leistungen ROM und Siemens notwendig zur Abnahmefähigkeit der AG 05, insbesondere Abnahmefähigkeit SSV/SiBel sowie die Fertigstellung der Stromversorgung (ROM) im Allgemeinen sind wesentliche Eingangsgrößen
 - **AG 06: SSV und SiBel** → Errichter: ROM → vornehmlich unabhängig, außer wenn andere Gewerke bspw. Kabeltrassen nicht zulassungskonform nutzen (Beispiel: Kabeltrassen werden durch ROM errichtet, aber tlw. auch von Siemens und Bosch belegt).
- Die eingetretenen Verzögerungen bei den kritischen Pfaden beeinflussen die Anlagenfreigaben der meisten anderen Anlagen. Daher wurden die Koordinations- und Schnittstellenbesprechungen nochmals intensiviert und neu strukturiert.

Wenn man sich den Status der Termine und der kritischen Pfade in einer Gesamtübersicht vor Augen führt, wissen Sie aus den vorangegangenen Sitzungen, dass für den Start der Wirk- und Prinzipprüfung die Anlagenfreigabe aller prüfpflichtigen Anlagen erforderlich ist. Sie wissen aus den Vorberatungen, dass wir sieben prüfpflichtige Anlagen haben und dass darüber hinaus eine Reihe bauordnungsrechtlich erforderlicher Anlagen, die wir für den Betrieb benötigen, die aber nicht der separaten Überprüfung durch übergeordnete Sachverständige unterliegen, vorhanden sind. Ich glaube, bei den sieben Anlagen habe ich bei der Zahl etwas zu tief gegriffen, es sind, glaube ich, von AG 1 bis AG 11. Ich kann es jetzt nicht genau sagen, ob es elf sind oder ob das aggregiert worden ist, jedenfalls, wir haben eine Reihe prüfpflichtiger Anlagen, die zu sieben Prüfzeugnissen führen, das ist jedenfalls richtig, und dann haben wir eine Reihe bauordnungsrechtlich erforderliche Anlagen, die wir brauchen, damit der Betrieb stattfinden kann, die aber nicht für die Baufreigabe der Bauaufsichtsbehörde relevant sind.

Nach aktueller Terminusdisposition und der Steuerungsterminplanung, wie wir sie im wöchentlichen Rhythmus prüfen, tracken, und soweit erforderlich aufgrund von Störungen aktualisieren, gehen wir davon aus, dass wir die Anlagenfreigaben im April 2019, Stand jetzt, erreichen können. Das ist in gewissem Umfang eine Best-Case-Betrachtung, wo nämlich nur die Risiken eingepreist sind, die wir heute definitiv als Risiken in der Terminplanung abbilden müssen. Wir haben uns deshalb eine interne Reserve in die Planung eingestellt, die auch genutzt werden soll für sogenannte Vortests zur WPP, manchmal werden sie auch Interaktionstests genannt. Wir gehen darauf aufbauend davon aus, dass die Wirkprinzipprüfung im Mai/Juni 2019 starten kann.

Was die kritischen Pfade unserer Arbeit betrifft, hat sich das Bild in den letzten Monaten strukturell nicht geändert. Wir gehen weiterhin davon aus, dass die ÜSSPS, die übergeordnete, speicherprogrammierte Steuerung der Brandmeldeanlagen, Lüftung, mechanischen Entrauchung etc. – Errichterfirma Siemens – eines dieser Gewerke darstellt, zweitens die Sprinkleranlage, die die Firma Caverion errichtet, die wir nicht mehr als so kritisch ansehen, wie vielleicht noch vor Monaten, drittens die Brandmeldeanlagen und die elektroakustischen Notfallwarnsysteme, das heißt, die Sprachdurchsagen im Kern, die die Firma Bosch errichtet, die im Übrigen zum Teil auch noch vernetzt ist mit Vorleistungen anderer Firmen aus dem ROM- und Siemens-Bereich. Das ist in der Tat eine Anlage, die sehr wesentlich ist. Man kann gewisserweise sagen, dass ist das Hirn der gesamten baulichen Situation, und die letzte Anlage, die Sicherheitsstromversorgung und Sicherheitsbeleuchtung ist sozusagen die Basis. Wenn Sie keinen Strom haben, der baurechtlich wirksam und auch ordnungsgemäß sicher bereitgestellt wird, dann haben Sie dort ebenfalls ein Thema. Bei den Stromanlagen ist die Firma ROM im Nachgang zu der Imtech-Insolvenz seit einigen Jahren der Auftragnehmer, es gibt aber bei dem Stromgewerk auch Mischsituationen, weil nämlich ROM die Kabeltrassensysteme bereitstellt, auf den Kabeltrassensystemen aber nicht nur Leitungen der Firma ROM für ihre allgemeine und Sicherheitsstromversorgung verbaut sind, sondern auf diesen Leitungstrassen auch Leitungen der Firmen Siemens und Bosch für die jeweiligen Anlagen – Brandmelde- und Steuerungsanlagen – verbaut sind. Das ist die Grundsituation.



Wenn man es einzeln durchgeht, haben wir bei der übergeordneten, speicherprogrammierten Steuerung eine stabilisierte Terminalsituation. Die Anlagen der Segmente 1 und 2 sind bereits geprüft worden. Die Anlagen der Segmente 3, 4 und 5 werden zurzeit geprüft und sind bereits verbaut, und 6 und 7 werden demnächst aufgespielt. Das heißt, wir sind dort gut vorange-

kommen. Wir bewegen uns im Terminplan, den wir im letzten Winter mit der Firma Siemens verabredet haben und wir gehen nach jetzigem Stand davon aus, dass die Anlagenfreigabe im März 2019 inklusive der Nachprüfprozesse erreicht werden kann.

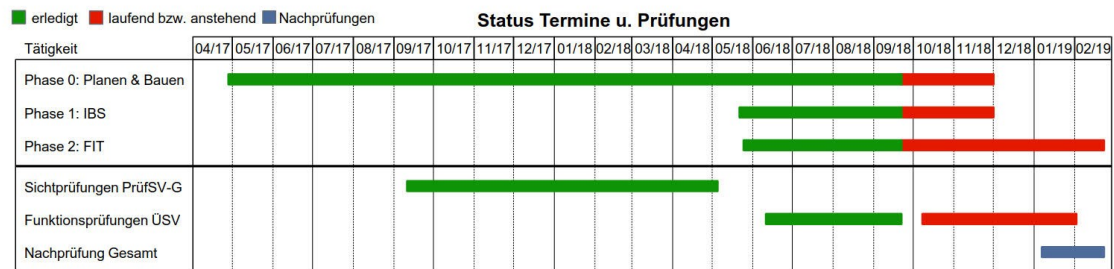
Status Termine - kritische Pfade

Datenstand 21.09.2018

AG 04.1: Sprinkleranlage - Zusammenfassung u. Status Prüfungen

Zusammenfassung

- Planungsthemen sind weitestgehend abgeschlossen. Die baulichen Leistungen für die Anlieferhöfe konnten Ende Juli 2018 abgeschlossen werden. Weitere Baumaßnahmen, z. B. in Bezug auf die Busumfahrt, sind aufgrund einer Altanlagenprüfung erforderlich, haben aber keine Auswirkungen auf die laufenden ÜSV-Prüfungen. Mit Beginn der nun wieder kombinierten Sicht- und Funktionsprüfungen wurde auch das Prüfkonzept abgestimmt, die erforderlichen Kapazitäten der Prüfer sind final bis Ende des Jahres gebunden und die Dauern der Prüfungen durch den ÜSV in den Längen weiter optimiert worden.
- Seit Mitte Juni 2018 erfolgen wieder die kombinierten Prüfungen (Sicht- und Funktionsprüfungen) nach Löschanlagenbereichen. Seit dem wurden sieben kombinierte Prüfungen durchgeführt, wobei die festgestellten Mängel bis Ende Oktober durch Caverion abgearbeitet werden.
- Der Abschluss der Anlagenfreigabe ist für Mitte Februar 2019 vorgesehen.



Der nächste Bereich ist der Sprinklerbereich. Dort werden die baulichen Arbeiten weitestgehend in diesem Jahr abgeschlossen werden. Wir gehen nach jetzigem Stand davon aus, dass die Nachprüfprozesse im Februar 2019 zu Ende geführt werden können.

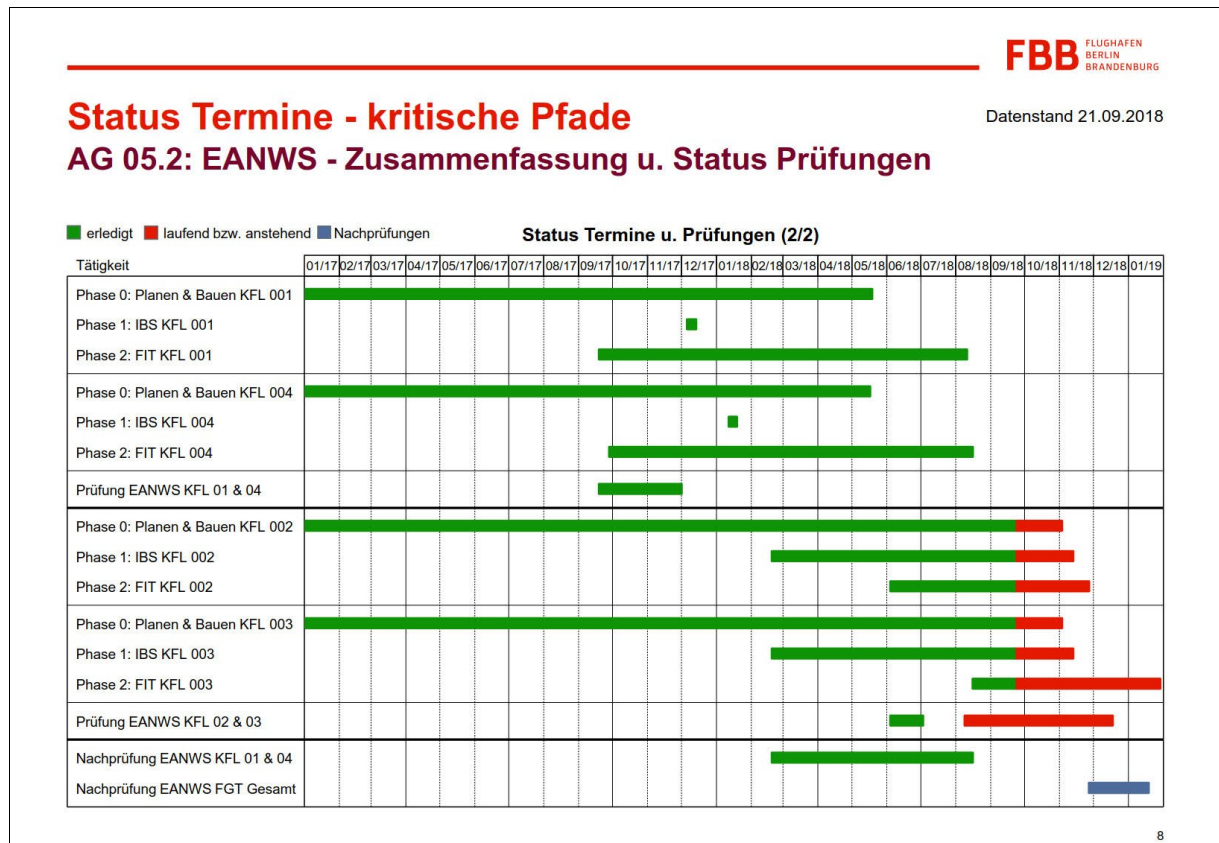
Status Termine - kritische Pfade

AG 05: Brandmeldeanlagen - Zusammenfassung u. Status Prüfungen

Zusammenfassung

- Insgesamt gibt es im FGT fünf Brandmeldeanlagen mit ca. 30.000 automatischen Brandmeldern sowie 4 Zentralen der EANWS.
- Durch die intensive Steuerung und Überwachung der Qualität und Terminziele sowie durch den Abschluss einer Ergänzungsvereinbarung mit der Firma Bosch konnten die Terminziele stabilisiert und vertraglich fixiert werden. Die Nachprüfungen der BMZ 61 und BMZ 62 haben nach intensiver Mangelbearbeitung im Juni 2018 begonnen und werden bis Mitte Oktober abgeschlossen.
- Seit August 2018 wird die im FGT-Mitte und A-Riegel-Mitte wirkenden Brandmeldezentralen BMZ 63 erstgeprüft.
- Ursache für die bisher eingetretenen Terminverzögerungen sind u. a. die vorhandenen Schnittstellen zu anderen Anlagengruppen (Sprinkler, ÜSSPS, SSV, Hochbau) und die damit verbundenen Deckenschließungen. Ein Schwerpunkt hierbei sind auch die Kabelanlagen, insbesondere die Mischverlegung auf Trassen, welche durch die AG 06 bearbeitet werden. Hier findet eine Unterstützung durch die AG05 statt. Die Brandmeldeanlagen stehen somit weiterhin als kritisches Thema im Fokus. Die strenge Überwachung der Terminalsituation führt zu einer ständigen Aktualisierung des Arbeitsterminplans. Um Prüfungen trotz fehlender Vorleistungen zu ermöglichen, werden für und durch Bosch Provisorien geschaffen.
- Aktuell ist die Anlagenfreigabe für Februar 2019 datiert. Es stellen sich die Terminziele als stabil dar.
- Bezüglich der EANWS gibt es im FGT 4 Zentralen, wobei die KFL 001 und KFL 004 bereits einer Nachprüfung unterzogen wurden. Bei KFL 002 und KFL 003, im Mainpier-Mitte, wird derzeit die Erstprüfung durchgeführt. Momentan befinden sich diese Anlagen im aktuellen Zeitplan.

Der dritte Bereich – er wird heute sicherlich Gegenstand vertiefter Fragen sein, weil die Expertise zu meiner Linken mit am Tisch sitzt – die Brandmeldeanlage: Die Brandmeldeanlage ist eine sehr große Anlage. Wir haben etwa 30 000 automatische Brandmelder, wir haben vier Zentralen für die Notfallwarnsysteme. Wir haben die Brandmeldeanlagen 61 und 62 weitgehend geprüft. Wir sind im Prüfprozess von 63 – das wird hinterher noch genauer erläutert werden –, auch von 60 und wir haben darüber hinaus Prüfprozesse in EAWS-Anlagen und diese Folie zeigt hier, dass doch ein ziemlich kompliziertes Prüfsystem von 61, 62 – das sind die Anlagen in Pier Nord und Pier Süd – 63, 64 – das sind die Anlagen im Mainpier Mitte, das ist sozusagen der Kern des Gebäudes, da, wo Sie alle die Glashalle vor Augen haben, wenn Sie schon einmal bei uns waren – und die 60. Insofern sehen Sie dort das Bild, was sich zurzeit darstellt. Wir haben mit der Firma Bosch eine Verabredung, dass zum 9. Februar – so ist auch der Vertrag ausgestaltet – die Fertigstellung erfolgen soll. Das ist zurzeit ein Terminplan, der ein bisschen ambitioniert ist. Es sind alle dabei, sich intensiv zu bemühen. Wir haben uns gerade Anfang der Woche in einem Firmenspitzengespräch über Fragen der Zweischichtarbeit unterhalten, weil zum Teil in der ersten Schicht montiert wird, in der zweiten geprüft oder Tests gefahren werden können, und durch die Entzerrung von bestimmten Arbeitsprozessen können wir dort ein bisschen schneller vorankommen als sich das bisher darstellt.



Der gleiche Duktus für die elektroakustischen Notfallwarnsysteme, also die Sprachdurchsa-
gen, die sehr wichtig sind.

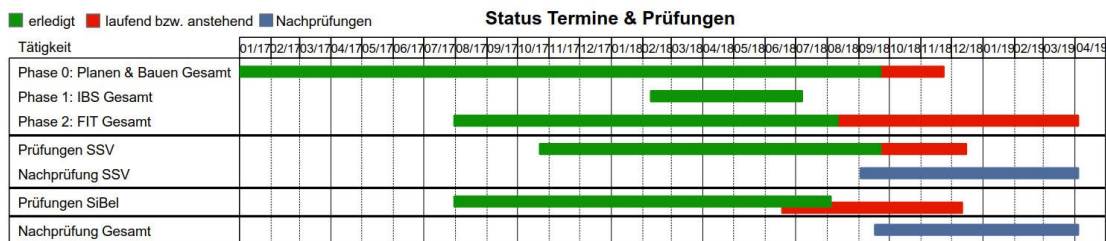
Status Termine - kritische Pfade

Datenstand 21.09.2018

AG 06: Kabelgewerke (SSV u. SiBel) - Zusammenfassung Status u. Prüfungen

Zusammenfassung

- Die Prüfung der Bauteile durch den ÜSV erfolgt nach Prüfabschnitten. Im FGT sind 8 Prüfabschnitte definiert, je eins für Mainpier-Nord und -Süd und sechs im Bereich FGT-Mitte. Die Prüfabschnitte umfassen jeweils die Prüfung der Sicherheitsstromversorgung und Sicherheitsbeleuchtung.
- Bei den bereits durchgeführten Erstprüfungen erfolgt die abschließende Mangelverortung und Abarbeitung **im Nachlauf**. Für alle Prüfpakete ab MP-M3 erfolgte / erfolgt die Verortung und Abarbeitung im Vorlauf, indem aus den vorliegenden Prüfergebnissen „im Nachlauf“ eine Übertragung der Erkenntnisse auf diese Bereiche vorgenommen wird. Hier bestehen weitere Risiken.
- Die offenen Themen werden in einem zwischen den Projektbeteiligten gemeinsam vereinbarten Detailterminplan nachgehalten. Zusätzlich wurde durch die Projektleitung FGT ein ergänzendes regelmäßiges Besprechungswesen initiiert, in dem die Teams den Status der Mangelabarbeitung, Vorleistungen, etc. je Baufeld aufzeigen müssen. Somit wurde das Controlling nochmals verschärft, sodass offene Themen schneller einer Klärung herbeigeführt werden können.
- Als Unterstützung für die Firma ROM wurde der Rahmenvertragspartner Schulzendorfer Elektro mit der Erfassung und Qualitätssicherung der Abarbeitung der Mängel für weitere Baufelder beauftragt. Diese Maßnahme zeigt positive Ergebnisse.



9

Das letzte Gewerk, das uns besonders intensiv beschäftigt, sind die Sicherheitsstromversorgung und Sicherheitsbeleuchtung. Dort haben wir es mit einer Vielzahl von Mängeln zu tun, die wir auch einer sehr, sehr engen Steuerung durch die Projektleitung unterwerfen. Das Aufsichtsgremium hat uns in der letzten Sitzung auch aufgegeben, dass wir noch mal eine Second Opinion erarbeiten, um noch einmal den Status auch von unabhängiger Seite vorstellen zu lassen. Dort gehen wir davon aus, dass wir bis in den April für die Arbeiten brauchen werden. Wir haben dort auch entsprechende Maßnahmen ergriffen und erörtert, wie wir durch ein bestimmtes Clusterungssystem von Mängeln den Abarbeitungsprozess so gestalten können, dass das, was wir für die Wirk- und Prinzipprüfung brauchen, rechtzeitig verfügbar ist und ggf. noch nachlaufende Arbeiten später erledigt werden.

Terminrisiken Sachstand

Aktives Risikomanagement

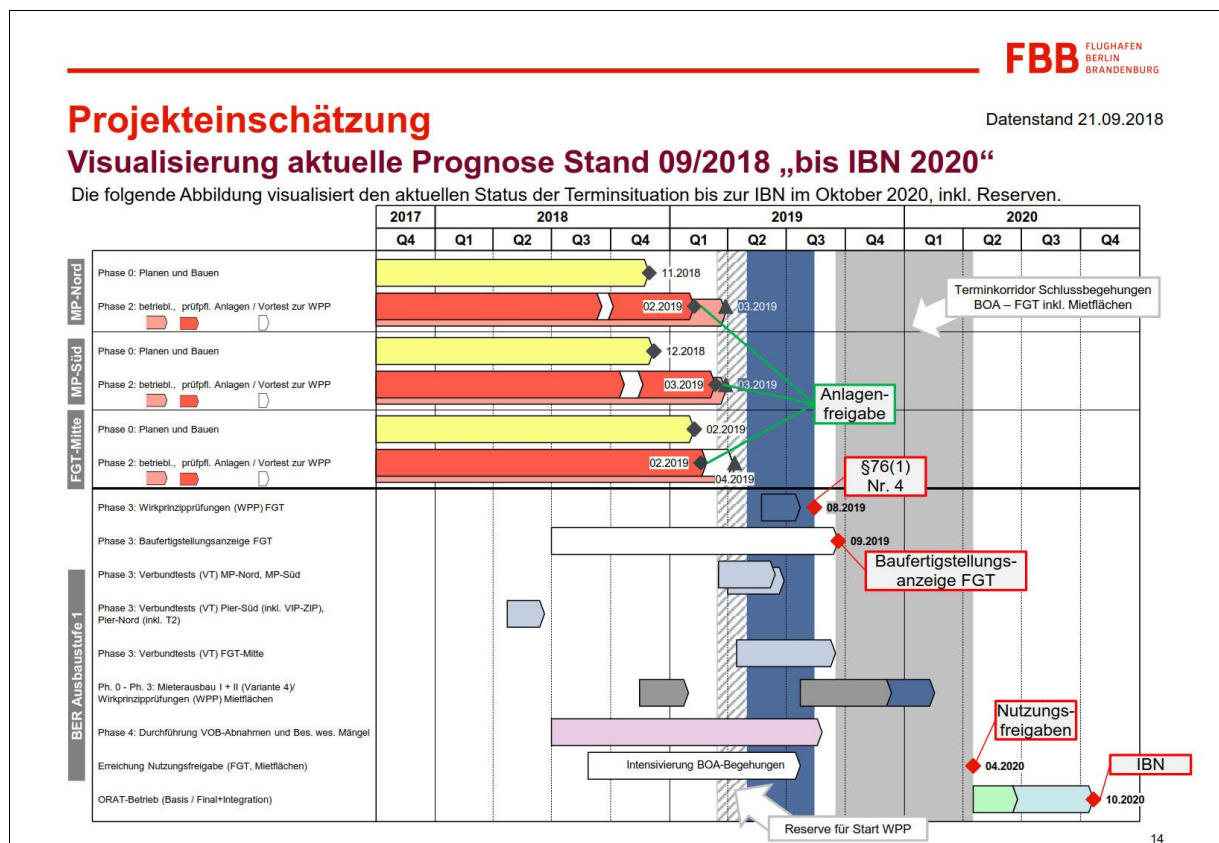
- Die Überwachung aller Risiken erfolgt fortlaufend über die Kompetenzteams mit aktiver Unterstützung des technischen Risikomanagements, so dass frühzeitig Veränderungen in den bestehenden Risiken erkannt werden und erforderliche Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet und forciert werden können.
- Mit Hilfe dieser intensiven Begleitung über des technischen Risikomanagements werden auch ggf. mögliche, neu auftretende Risiken frühzeitig identifiziert und in Abstimmung mit den Kompetenzteams die erforderlichen Gegenmaßnahmen eingeleitet, so dass Risiken frühzeitig gegengesteuert wird und deren Eintreten bestmöglich verhindert werden kann.
- **Die bestehenden Terminrisiken konnten in den letzten Monaten minimiert werden:**
 - So wurde unter anderem in der Sprinklerthematik (Anlagengruppe 04.1) im Berichtszeitraum z.B. nur noch ein neues Risiko identifiziert, welches jedoch aufgrund der erfolgreich eingeleiteten Gegenmaßnahmen umgehend aufgelöst werden konnte.
 - Die prüfpflichtigen Kabelgewerke werden im technischen Risikomanagement weiterhin mit besonderem Fokus berücksichtigt. Durch Initiierung diverser Gegensteuerungsmaßnahmen konnte die Eintrittswahrscheinlichkeit und die Tragweite jedoch teilweise vermindert werden. Aufgrund der weiterhin hohen Anzahl an aufgefundenen Mängeln in den prüfpflichtigen Anlagen und den daraus möglicherweise folgenden zusätzlichen Mangelarbeits- und Nachprüfbedarfen bestehen hier jedoch weiterhin wesentliche Terminrisiken.
 - In der Entrauchungssteuerung konnten wesentliche Risiken minimiert werden, hier z. B. die Programmierdauern der Firma Siemens.
 - Bei der Brandmeldeanlage besteht das Risiko in der Schnittstelle zu den Risiken der Anlagengruppe Sicherheitsbeleuchtung/ Sicherheitsstromversorgung. Um die Schnittstellen zwischen der Firma Bosch und der Firma ROM effizienter zu koordinieren, wurden zusätzliche Teams zur gemeinsamen Auflösung von Schnittstellenthemen gebildet. Dadurch konnte das Risiko deutlich verringert werden.

Wir haben zur Bearbeitung von Terminrisiken ein aktives Risikomanagement, wo wir die Risiken überwachen, natürlich auch Gegenmaßnahmen definieren und auch die Wirksamkeit der Gegenmaßnahmen überwachen. Das wird auch dem Vorsitzenden der Geschäftsführung jede Woche reportet und unterliegt einem sehr engen Fokus. Wir konnten eine Reihe von Risiken – ich will einmal ein sehr positives Beispiel nennen, bei der Entrauchungssteuerung, ÜSSPS, was vielleicht das ambitionierteste, technologische Teil des Projekts ist, das sieht sehr gut aus, da sind die Risiken deutlich minimiert, bei den Kabelgewerken haben wir einfach ein Quantitätsrisiko und müssen dort sehr intensiv dranbleiben. Um einmal eine Zahl zu nennen: Wir haben etwas 135 Arbeitskräfte gewerblicher Art in diesem Sektor tätig. Die müssen gesteuert werden durch eine Objektüberwachung. Daran sehen Sie, die arbeiten in zehn Teams mit großem Aufwand. Parallel werden noch die Plantische betreut, wo die finalen Plandarstellungen hergestellt werden, damit die ÜSVs, die entsprechenden Prüfgrundlagen komplett vorliegen haben. Das ist ein umfangreicher und komplexer Prozess.

Projekteinschätzung Resümee zum aktuellen Projektstatus

- Verschiedene **Maßnahmen**, wie die Pauschalierung mit den wesentlichen Projektbeteiligten, das aktive Risikomanagement, das nochmals intensiviertes Termintracking der einzelnen Anlagengruppen und die gemeinsame Teamarbeit innerhalb der Kompetenzteams wirken sich positiv auf die Terminziele aus.
- Gemäß Einschätzung der Projektleitung wird aktuell ein **Start der WPP ab Mai/Juni 2019 prognostiziert**.
- Mit fortlaufenden **ÜSV-Prüfungen** steigt die **Validität der Terminangaben** erheblich an und die Restrisiken können noch verbindlicher bewertet werden. Die Terminziele und insbesondere Terminrisiken werden weiter eng verfolgt. Grundsätzlich kann jedoch gesagt werden, dass sich in den letzten Monaten der **Termin zur Anlagenfreigabe stabilisiert hat**.

Die Projekteinschätzung zusammengefasst habe ich im Grunde schon angedeutet: Das System, dass wir mit Kompetenzteams arbeiten, die anlagenbezogen die Fertigstellung vorantreiben, hat sich sehr bewährt. Die Zusammenarbeit auch in den Kompetenzteams zwischen dem Know-how der Bauabteilung, der Betriebsabteilung, die sukzessive die baulichen Anlagen übernimmt, einige sind schon übergeben worden, und auch dem Objektüberwacher und Planer hat sich als zielführend erwiesen. Wir gehen davon aus, dass die WPP im Mai/Juni starten kann. Wir erreichen quasi mit jedem Monat des weiteren Projektfortschritts eine stärkere Validität, weil natürlich mit fortlaufendem Fortschritt Risiken vermindert werden, und wir auch Bereiche haben, die schon komplett abgenommen und fertig sind, zum Teil auch in den Betrieb bereits übergeben worden sind.



Das ist das aktuelle Tableau. Sie sehen: Mainpier Mitte April 2019 ist sozusagen der Fertigstellungsstand Leistungsphase 2 dort indiziert. Das ist der Status, von dem wir zurzeit ausgehen, da ist Status 21. September 2018.

Übergaben / Übernahmen an Betrieb

Aktueller Sachstand

- Aktuell wird ein Konzept zur Übergabe und Übernahme der Anlagen/Systeme und Räume finalisiert, nach dem Anlagen bereits ab Herbst 2018 an den Betrieb (FBB-TF/-TI/-O) übergeben werden sollen.
- Es wird nun eine sukzessive Übergabe der ca. 4.800 Räumen angestrebt.
- Beispielsweise wurde die Anlagengruppe 03.3 - Spülbelüftungsanlagen - durch den ÜSV ohne Mängel geprüft, sodass diese in Kombination mit den tangierenden fertiggestellten Räumen ab Herbst 2018 an den Betrieb übergeben werden können. Voraussetzung dafür ist eine VOB-Abnahme bzw. eine finale Zustandsfeststellung der Anlage mit der Firma Caverion, welche derzeit vorbereitet wird.
- Neben den Spülbelüftungsanlagen sollen auch die in Mainpier-Süd und Mainpier-Nord fertiggestellten und ÜSV-abgenommenen Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige in Kombination mit den fertiggestellten Treppenhäusern inkl. Türen sukzessive an den Betrieb übergeben werden.

Übernahme in den Betrieb spielt mittlerweile eine sehr große Rolle. Die Kompetenzteams sind ja gemischte Teams aus Bau- und Betriebskollegen. Betrieb meint Facility-Management und IT mit. IT ist am Flughafen eine ganz entscheidende Einrichtung. Natürlich auch die Operations-Kollegen kommen zunehmend in die Verantwortung, weil der ORAT-Prozess 24 Monate vor Inbetriebnahme jetzt sozusagen scharf geschaltet wird, und wir auch die Organisationsstrukturen noch einmal nachschärfen werden, was die ORAT-Strukturen betrifft. Wir sind dabei, Räume zu übergeben an die Betriebskollegen, sind dabei, bestimmte Anlagen bereits zu übergeben und andere Anlagen in der Übergabe vorzubereiten. – Das war der kurze Überblick.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich würde gern dem Ausschuss aufgrund dessen, was Sie uns hier vorgelegt und jetzt gesagt haben, vorschlagen, dass wir jetzt noch die Firma Bosch hören, bevor Frau Fölster den anderen Teil macht, weil es einfach inhaltlich besser passt. Gibt es dagegen Einwände? – Das ist nicht der Fall. Herr Reinicke, dann gebe ich erst einmal Ihnen das Wort – bitte!

Thomas Reinicke (Bosch Sicherheitssysteme GmbH): Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Zunächst einmal im Vorfeld ganz herzlichen Dank, dass ich noch einmal Gelegenheit habe, zum aktuellen Stand nach der Sitzung vom 13. Dezember 2017 über den Leistungsstand zu berichten, für den Bosch verantwortlich ist. Sie hatten es gesagt: Niederlassungsleiter. Ich selbst, Thomas Reinicke, verantworte in unserem Haus die Geschäfte im Bereich Energie- und Gebäudetechnik für die ostdeutschen Bundesländer.

Kurz in Erinnerung gerufen, was ist unser Leistungsbereich im Flughafenprojekt: Wir haben es jetzt schon gehört, von den in der Fertigstellung kritischen Gewerken – Brandmeldesystem, elektroakustisches Notfallwarnsystem, die gesamte Fluchttürsteuerung, die Einbruchmeldeanlage, die Videoüberwachung, die Zutrittskontrolle und die Gebädefunktionssteuerung für die Steuerung der Passagierflüsse zwischen Schengen und Non-Schengen ist unser Leistungsbereich. Ergänzend zu dem, was Herr Lütke Daldrup sagte, konkret: Wo befinden wir uns in unserem Leistungsbereich mit der Fertigstellung, welche Prognose haben wir? – Die gesamte Gebädefunktionssteuerung ist bereits im Juli abgenommen und übergeben worden. Das Gleiche gilt für die Videoüberwachungsanlage, die über 2 000 Kameras und die gesamte Leitstellensoftware ist im August abgenommen und an den Flughafen übergeben worden. Fluchttürsteuerung, Einbruchmeldeanlage und Zutrittskontrolle, die sich im Wesentlichen in der Funktion an den bekannten 1 500 Sicherheitstüren widerspiegeln, da hatte ich Ihnen am 13.12.2017 bei meiner letzten Gelegenheit, hier zu sprechen, berichtet, dass der Fertigstellungsgrad bei 90 Prozent liegt. Hier läuft seit Juni der Abnahmeprozess und ich denke, dass wir da bis zum Jahresende mit diesen gesamten drei Gewerken an den Türen auch fertig sind.

Das elektroakustische Notfallwarnsystem sind in der Summe, über das gesamte Flughafenprojekt, neun Zentralen, fünf sind bereits final abgenommen, für zwei laufen gerade die aktuellen Sachverständigenabnahmen und die restlichen beiden werden bis zum Jahresende aus unserer Sicht heute auch von den Sachverständigen abgenommen sein, also die Voraussetzung für den Start der Wirk- und Prinzipprüfungen.

Das Brandmeldesystem sind in der Summe für das gesamte Projekt 36 Zentralen. Davon sind 31 final abgenommen, von Sachverständigen übergeben, und von den verbleibenden fünf Zentralen sind zwei auch in der laufenden Prüfung und drei sind dann noch offen. Herr Lütke Daldrup hat es in der Terminplanung gezeigt: Wir denken auch, dass wir bis Anfang Februar die Prüfungen dann gemeinsam abgeschlossen haben.

Zusammenfassend kann ich sagen: Die Einzelgewerke sind soweit abgeschlossen oder in der finalen Prüfungsphase. Die größte Herausforderung, da kann ich jetzt nur ergänzen, für die gesamte Fertigstellung ist natürlich die große Menge der parallelen Einzelprozesse, die in diesem Projekt laufen, die laufenden Restarbeiten im Gebäude und deren gesamte Koordination. Herr Lütke Daldrup sagt, wir sind da in einer engen Abstimmung, was die Terminplanung, das Tracking, angeht, um auf Abweichungen entsprechend reagieren zu können.

Wir werden damit Anfang Februar fertig sein, dass alle Gewerke an die Sachverständigen übergeben sind. Damit ist die Voraussetzung für unsere Gewerke für den Start der Wirk- und Prinzipaltests gegeben und läutet damit, kann man sagen, die letzte Projektphase vor der Nutzungsfreigabe durch die Behörde ein.

Ich möchte persönlich ergänzen, dass die Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft, mit der Geschäftsleitung und mit der Bauleitung, sehr professionell und ordentlich funktioniert in dieser etwas hitzigen letzten Phase des Projektes, alle Gewerke hier eine gute Zusammenarbeit und wir die klare Zuversicht haben, dass wir in den genannten Terminplänen das Projekt auch erfolgreich zum Abschluss bringen. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Reinicke! – Dann, Frau Fölster, haben Sie das Wort.

Heike Fölster (FBB; Geschäftsführerin Finanzen): Schönen guten Tag auch von meiner Seite! – Ich wurde gebeten, Ihnen einen Überblick über die wirtschaftlichen Daten zu machen und habe das Ganze auf drei Blöcke konzentriert: Einmal, dass wir uns das Geschäftsjahr 2017 und die Vorjahre noch einmal anschauen, dass wir dann einen Blick auf das aktuelle Geschäftsjahr werfen und dass wir uns dann noch einmal kurz mit dem Thema Ausblick, Businessplan und Finanzierung beschäftigen.

FBB FLUGHAFEN
BERLIN
BRANDENBURG

Das Geschäftsjahr 2017 ist geprägt von Auswirkungen der Air Berlin-Insolvenz im zweiten Halbjahr

Das Geschäftsjahr 2017 | Wesentliche Ergebnisfaktoren

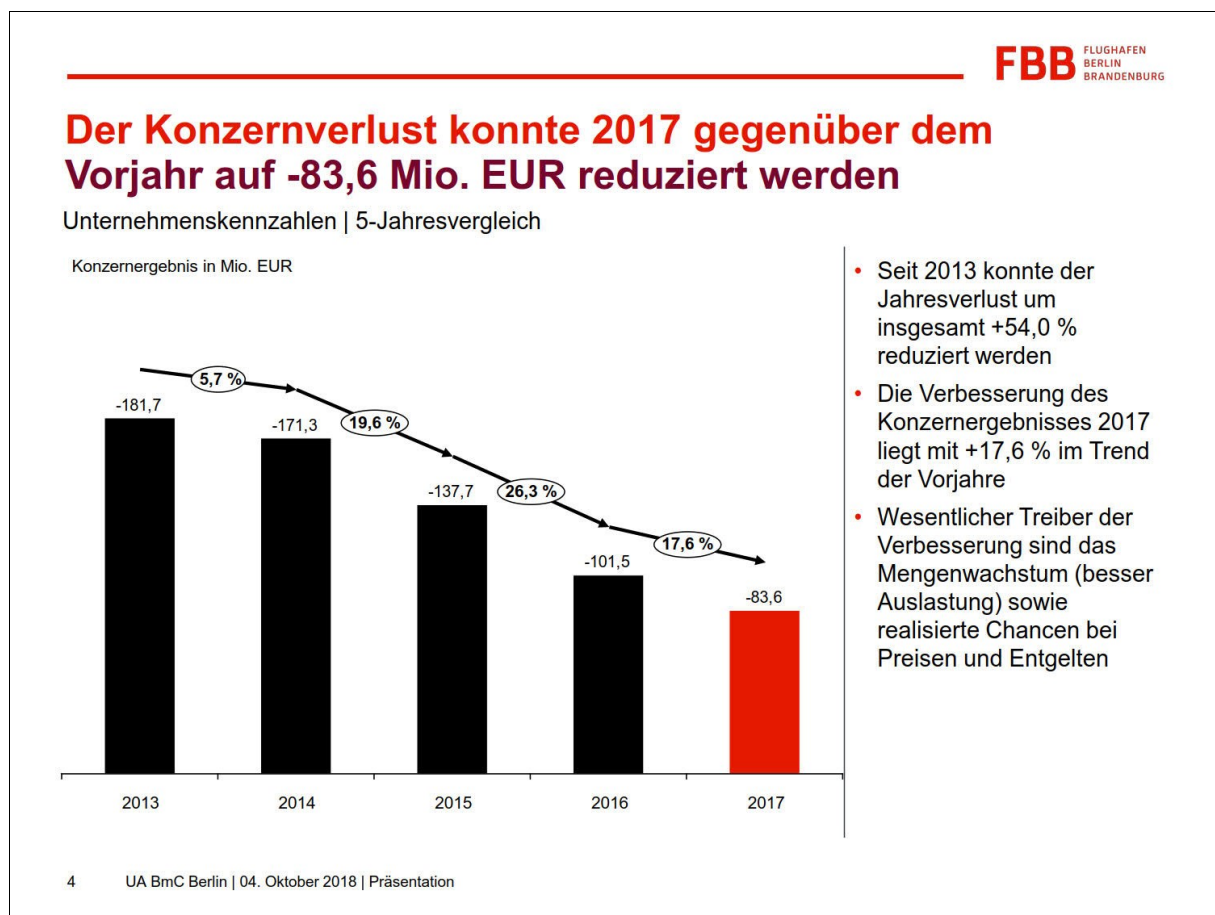
in Mio. EUR	2016	2017
Passagiere [Mio]	32,9	→ 33,3
Umsatzerlöse	372	↗ 392
Konzernergebnis	-101	↑ -84
EBITDA ^{*)}	109	↘ 102
Investitionen	439	→ 435
Abschreibungen	108	→ 110

- Konstantes Passagieraufkommen (+1,2 % / +0,4 Mio. PAX)
- Umsatzzuwachs aufgrund Air Berlin-Insolvenz hinter den Erwartungen
- EBITDA unter Vorjahresniveau aufgrund von moderatem Umsatzanstieg bei leicht erhöhten Kosten
- Deutlich verbessertes Konzernergebnis durch Abschluss von Vergleichsvereinbarungen
- Investitionen und Abschreibungen auf Vorjahresniveau

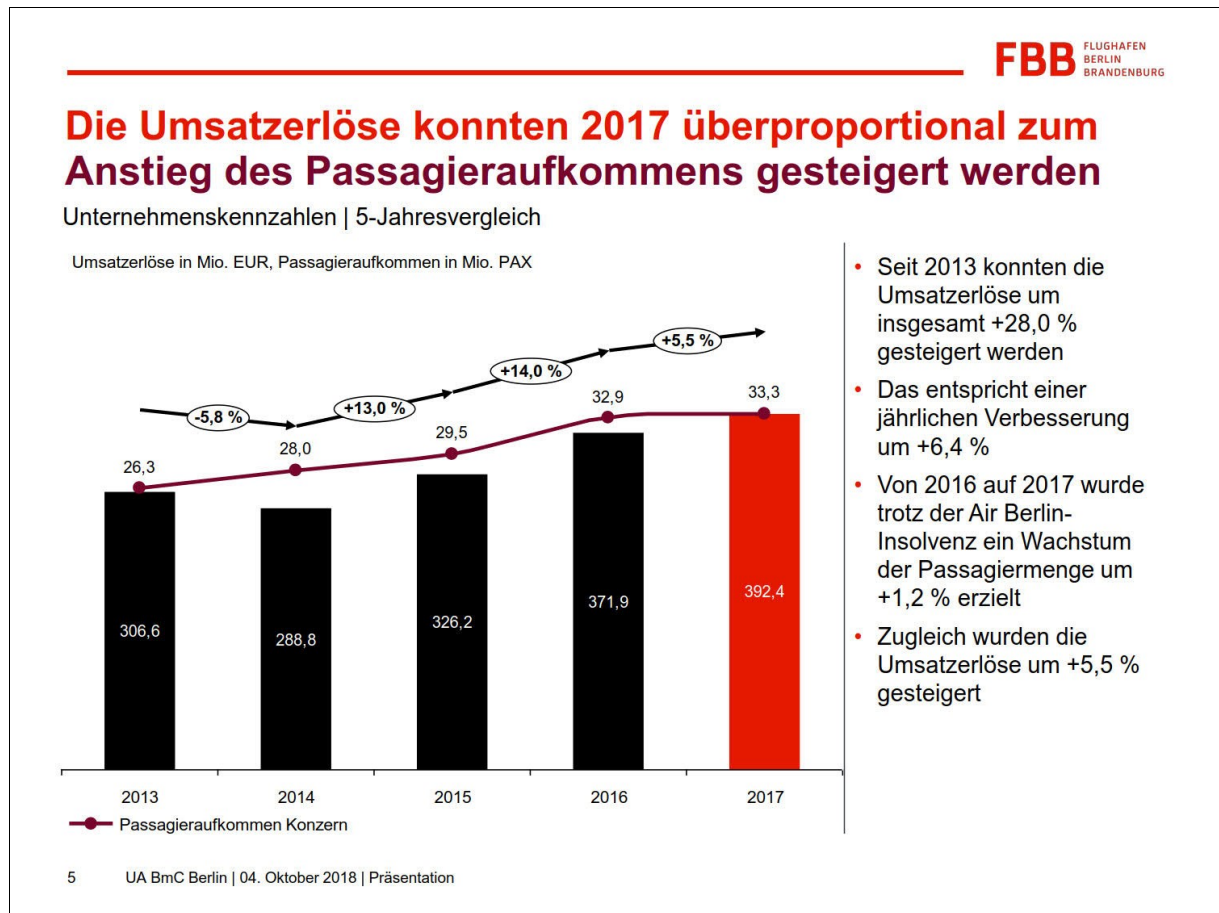
^{*)} Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen

3 UA BmC Berlin | 04. Oktober 2018 | Präsentation

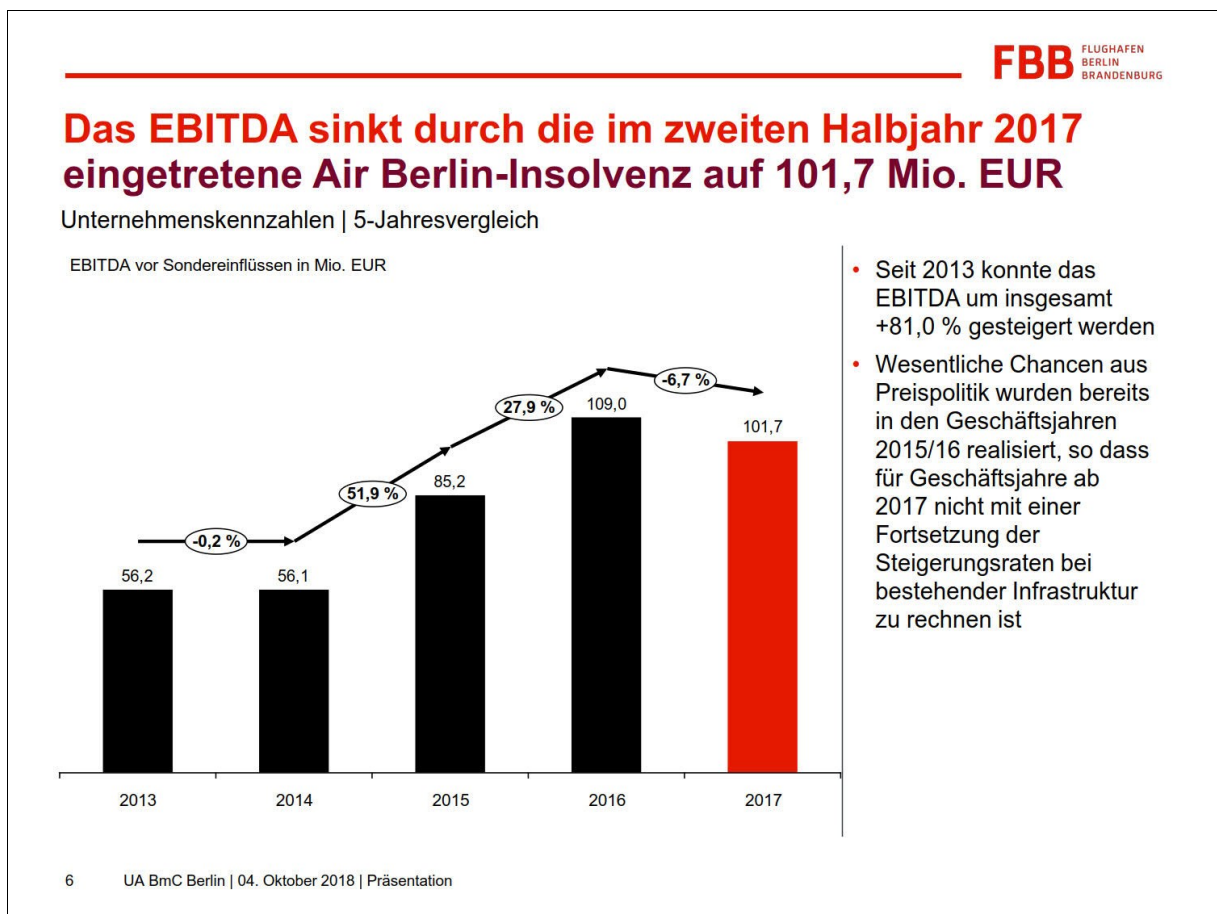
Hier die Gegenüberstellung des Geschäftsjahres 2017 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2016. Das ist auch eine klassische Folie, die wir jedes Jahr den Aufsichtsgremien vorstellen. Wir sehen, 2017 hatten wir einen leichten Anstieg der Passagierzahlen von 32,9 auf 33,3 Millionen, wir hatten einen leichten Umsatzerlösanstieg, das Konzernergebnis ist von minus 101 Millionen Euro auf minus 84 Millionen Euro gestiegen, das EBITDA war auf dem Level von 109 bzw. 102 Millionen Euro. Investitionen mehr oder weniger konstant auf 400-Millionen-Euro-Niveau und die Abschreibung auch mehr oder weniger konstant auf 110-Millionen-Euro-Niveau. Das heißt, wir haben hier ein leicht verbessertes Ergebnis gegenüber 2016 erreichen können.



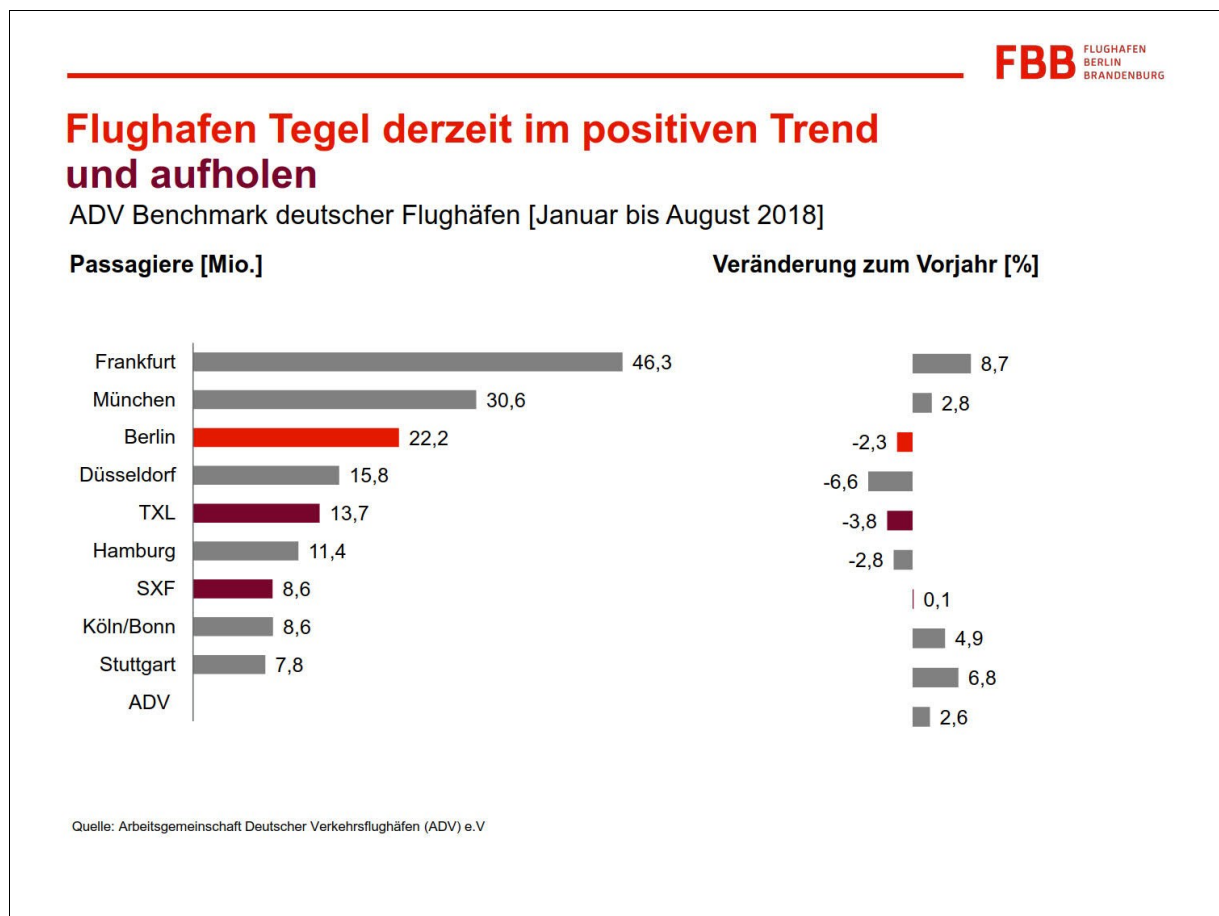
Wenn wir uns kurz angucken, wie sich das über die letzten Jahre entwickelt hat, sehen Sie hier den Fünf-Jahres-Vergleich. Dort haben wir den Jahresverlust in den letzten fünf Jahren um insgesamt 54 Prozent reduziert. Der hauptsächliche Treiber ist das Mengenwachstum und damit das Passagierwachstum. Auch, dass es uns gelungen ist, unsere Chancen bei den Preisen und Entgelten zu nutzen, aber auch auf der Kostenseite diverseste Einsparungen vorzunehmen, sonst wäre diese Entwicklung nicht machbar gewesen.



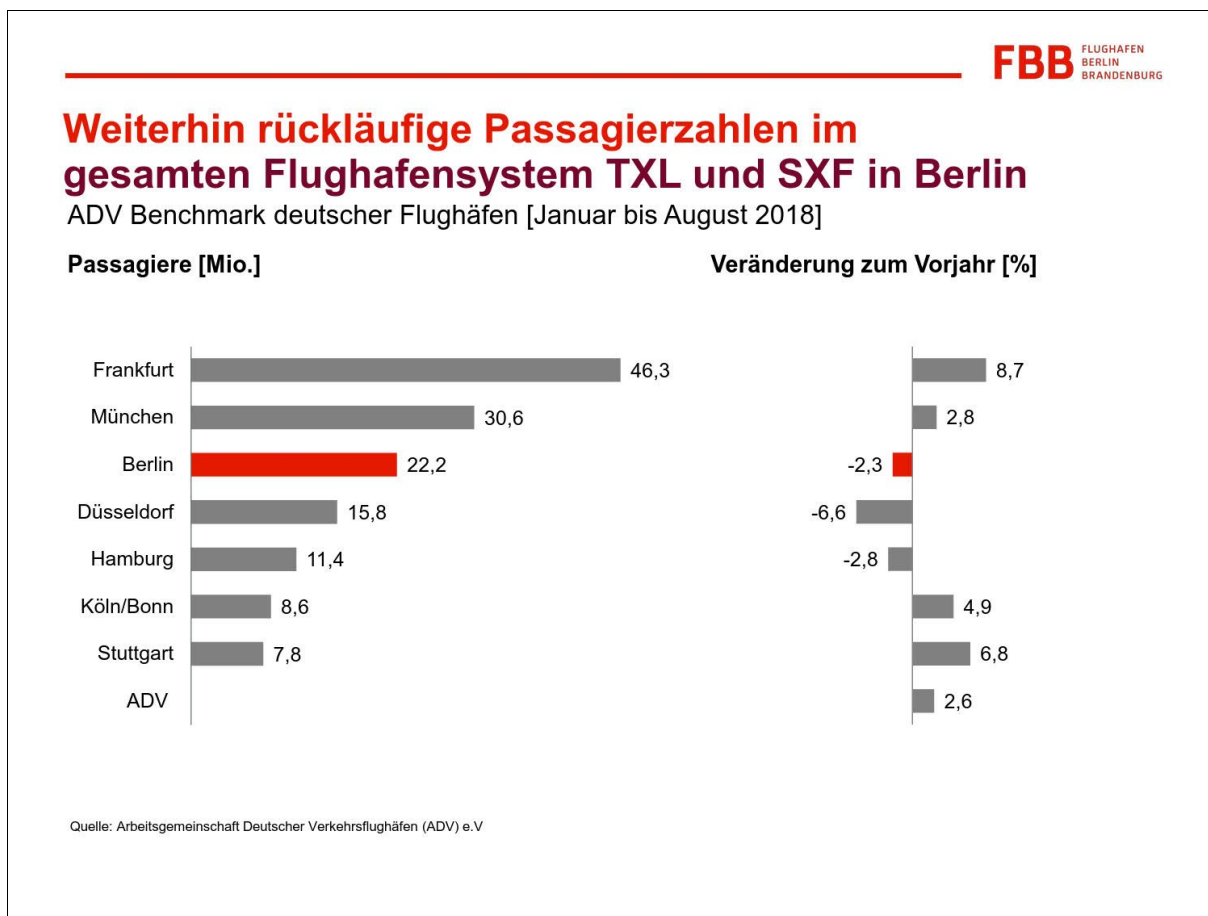
Wenn wir uns kurz dazu noch mal das Wachstum des Passagierbereiches im gleichen Zeitraum angucken: Sie haben eben gesehen, es war ein um 54 Prozent besseres Ergebnis, und 28 Prozent kommen aus den Umsatzerlösen, das heißt, wir haben auch an vielen anderen Themen gearbeitet, sodass wir das Ergebnis deutlich verbessern konnten. Die Paxzahl ist von 2013 bis 2017 von 26 Millionen auf 33 Millionen gestiegen, das sind in Summe die 28 Prozent.



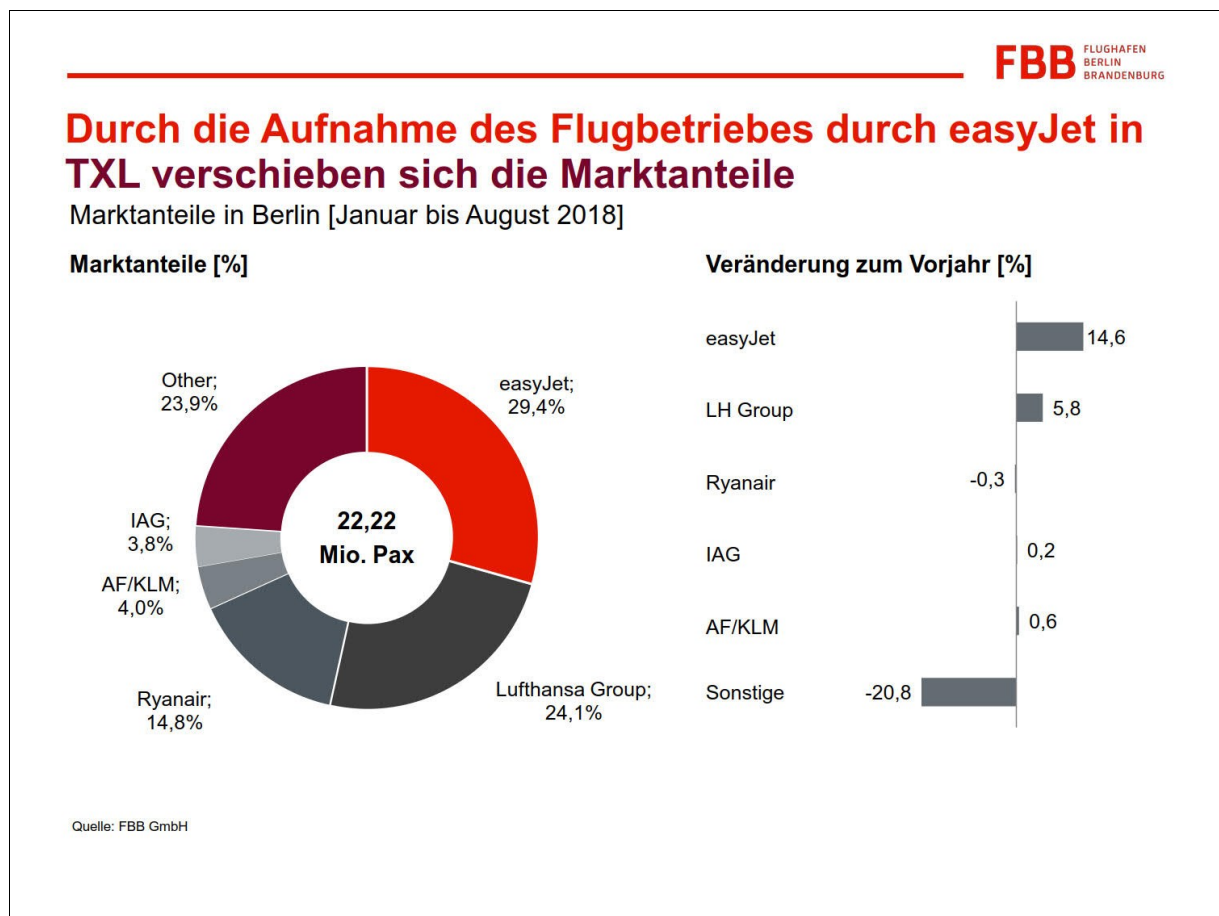
Hier sehen Sie kurz die Auswirkungen an der EBITDA-Linie, aber im Endeffekt haben wir das mit dem Abschluss schon gezeigt.



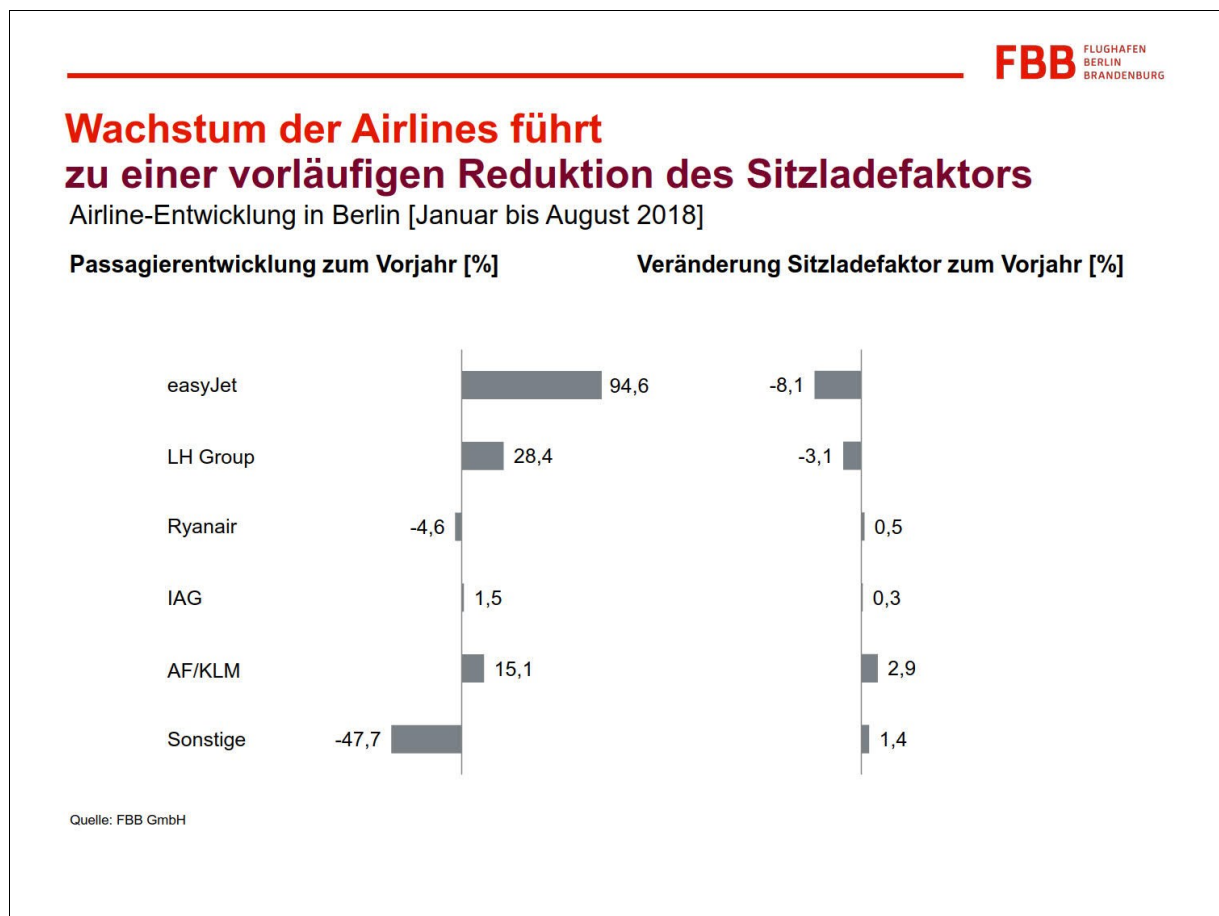
Kommen wir zum aktuellen Geschäftsjahr, wo stehen wir da: Hier habe ich noch einmal einen Gesamtblick vorbereitet, wo stehen wir generell am Markt mit den Berliner Flughäfen. Berlin ist mit seinen beiden Flughäfen, Tegel und Schönefeld, in Summe Nummer drei in Deutschland, angeführt von Frankfurt und München, Berlin ist der Dritte. Isoliert betrachtet ist Tegel kurz hinter Düsseldorf und Schönefeld hat inzwischen Stuttgart und Köln/Bonn überholt.



Hier das Gleiche noch mal als Vergleich zum Vorjahr, wie sich die einzelnen Veränderungen abgetragen haben.



Was ich aber eigentlich zeigen wollte, ist die Verschiebung der Marktanteile. Diejenigen von Ihnen, die diese Folien in den Jahren davor gesehen haben, haben immer noch einen großen Anteil von Air Berlin gesehen. Der ist, wie wir alle wissen, nicht mehr da. Wir haben jetzt mit Easyjet die größten Marktanteile in unserem Flughafensystem, sie sind noch vor der Lufthansagruppe, Easyjet hat 29 Prozent, die Lufthansagruppe hat 24 Prozent. Der Dritte an unseren Standorten ist dann schon Ryanair und der Rest verteilt sich auf KLM, Iberia und die anderen. Sie sehen hier auch auf der rechten Seite das Wachstumsvolumen von Easyjet gegenüber dem Vorjahr.



Das sind die Entwicklungen in den ersten acht Monaten in Tegel und auch in Schönefeld. Sie sehen hier, dass wir extrem viel neue Strecken haben, sowohl Easyjet als auch Germania, Laudamotion, SAS nehmen neue Strecken auf, auch Air Malta und Ryanair, sodass die Passagiere und das Wachstum, was wir im letzten Jahr gesehen haben, und durch den Wegfall von Air Berlin in den ersten Monaten nicht ganz kompensieren konnten, wird es aber jetzt durch all diese neuen Flugbewegungen und diese neuen Flugzeuge, die im Einsatz sind, aufgefüllt.



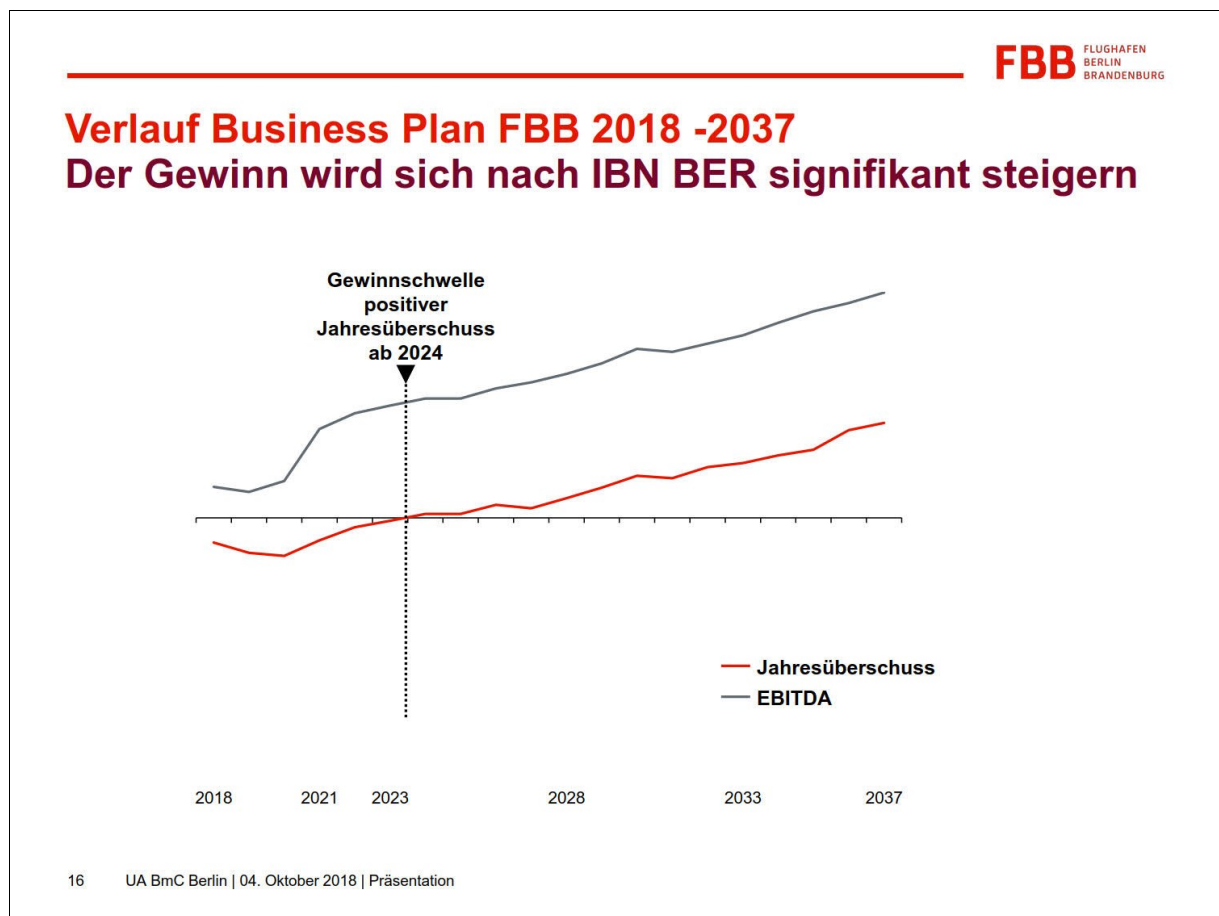
Weitere Expansion am Standort Tegel durch easyJet Rückkehr von Air Malta

Airline-Entwicklung Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld

Airline	FH	Auswirkung
 easyJet	TXL	• Aufnahme von 13 zusätzlichen Zielen ab Berlin Tegel zum August 2018
 Germania	TXL	• Neues Ziel Agadir ab WFP 2018/19, 1/7
 Laudamotion	TXL	• Neues Ziel Marrakesh ab WFP 2018/19, 2/7
 SAS	TXL	• Neues Ziel Göteborg ab WFP 2018/19, 4/7
 airmalta	TXL	• Rückkehr Air Malta, neues Ziel Malta ab WFP 2018/19, 2/7
 RYANAIR	SXF	• Neues Ziel Marrakesh ab WFP 2018/19, 2/7; neues Ziel Kiew ab 03.09.2018, 4/7

14

Hier noch kurz eine Gegenüberstellung, wo wir für das aktuelle Jahr stehen. Wir haben im Wirtschaftsplan ein Passagierwachstum auf 35 Millionen geplant. Wenn wir unseren Forecast anschauen – wir machen quartalsweisen Forecast, um unseren Wirtschaftsplan zu validieren, und das ist der aus dem Juni –, dann sind wir bei 34,9 Millionen, das ist im Endeffekt das gleiche Niveau wie in der Wirtschaftsplanung. Was noch einmal das unterstreicht, was ich eben schon sagte, dass wir in den ersten Monaten durch den Wegfall von Air Berlin deutlich weniger Passagiere hatten als im Vergleich zum Vorjahr, aber jetzt in der zweiten Jahreshälfte gehen wir davon aus, dass es kompensiert wird. Wir streben ein EBITDA von 103,6 Millionen Euro für dieses Jahr an. Das scheint zum jetzigen Zeitpunkt auch realistisch.



Ich komme jetzt noch kurz zum Ausblick: Dies ist eine Folie, die ich, glaube ich, schon einmal im Hauptausschuss gezeigt habe, ohne Zahlen, denn wir reden hier über streng vertrauliche Zahlen. Aber Sie kennen ja unseren Businessplan, der 20 Jahre läuft, also von 2018 bis 2037. Hier sehen Sie exemplarisch an der roten Linie, dass wir ungefähr drei Jahre nach Inbetriebnahme die Nulllinie durchschreiten werden und damit auch einen positiven Jahresüberschuss erwirtschaften werden. Die EBITDA-Linie, die darüber liegt, ist immer im Gleichklang, das ist eine Parallelverschiebung zu der Thematik. Aber das ist die wichtige Botschaft: Die Planung sieht vor, dass wir dort die Nulllinie durchschreiten.

Zusammenfassung Finanzierung 2018-2022

- Mit Stand 30.09.2018 stehen noch 135 Mio. EUR Gesellschaftermittel aus dem 1.107 Mio. EUR Darlehen zur Verfügung.
- Von Ende 2018 bis Ende 2020 vollständige Ziehung der verbürgten Kredit-Tranche B (1.076 Mio. EUR).
- Ab 2020 Ziehung weiterer Gesellschafterdarlehen (108 Mio. EUR) seitens der FBB geplant.
- 2021-2022 neue Fremdfinanzierung (400 Mio. EUR), die erst im zeitlichen Umfeld der Inbetriebnahme BER abgeschlossen werden soll, da dann bessere Kreditkonditionen und höhere Nachfrage erwartet werden.

Wenn wir jetzt noch einmal schauen: Wo stehen wir in der Finanzierung? – Sie erinnern sich, wir hatten aus der letzten Finanzierungsrunde insgesamt 2,2 Milliarden Euro eingeworben, 1,1 Milliarden Euro als Gesellschaftermittel und 1,1 Milliarden Euro als Darlehen von den Banken. Per 30. September sind noch 135 Millionen Euro aus den Gesellschaftermitteln noch nicht geflossen, die werden wir jetzt noch in den nächsten Monaten ziehen. Die Planung sieht vor, dass danach die 1,1 Milliarden Euro aus dem verbürgten Kredit ausgezahlt werden und dieses Cash-Volumen und diese Liquidität reicht nach unserem vorliegenden Businessplan bis Ende 2020, das heißt, bis zur Inbetriebnahme. Danach haben wir geplant, die 500 Millionen Euro als Finanzierungsbedarf gesplittet nach dem Gesellschafterbeschluss auf 100 Millionen Euro Gesellschafterdarlehen und dann 400 Millionen Euro über eine noch abzuschließende Fremdfinanzierung. – Das war mein Beitrag zum Thema Wirtschaftlichkeit.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank für Ihre Vorträge! – Dann können wir in die Fragen einsteigen. Ich würde eigentlich vorschlagen, weil die Themen zwar miteinander zusammenhängen, aber nicht direkt, dass wir uns in der ersten Runde auf die Fragen an Herrn Lütke Daldrup und Herrn Reinicke konzentrieren, und dass wir dann eine zweite Runde mit Frau Fölster und den finanziellen Fragen machen. Ja? – Dann beginnen wir mit der FDP-Fraktion und dem Kollegen Luth.

Marcel Luth (FDP): Herzlichen Dank! – Ich wäre Ihnen zunächst für die Erläuterung dankbar, woher eigentlich die überproportionalen Steigerungen der Umsatzerlöse in Relation zu den Pax-Zahlen kommen. Haben Sie tatsächlich – Sie sprachen gerade davon – mehr Erlöst

von den einzelnen Passagieren, im Ground-Bereich? Geht es um Frachtabwicklung? Woher kommt diese überproportionale Steigerung?

Zum Thema der Gewinnschwelle, die Sie nun 2024 erreicht haben wollen: Zunächst, auf Grundlage welchen Eröffnungstermins treffen Sie diese Prognose? Ansonsten wäre es ja schlichtweg nur aus der Hüfte geschossen und eine wertlose Angabe. In Anbetracht der sehr eindrucksvollen Folie, die seit 2013 immerhin einen Verlust von 700 Millionen Euro kulminiert ausgewiesen hat, damit noch etwas dramatischer ist als unsere Bäder-Betriebe, wird es in der Tat früher oder später Zeit, die Gewinnschwelle zu erreichen. Nun hieß es vor einem guten Jahr noch, dass Sie keine weiteren Darlehen mehr brauchen. Es ist aber ausgewiesen ein weiterer Darlehensbedarf von 108 Millionen Euro, den Sie offensichtlich völlig selbstverständlich einmal mehr von den Gesellschaftern erwarten. Auf welcher Grundlage, das haben wir in diverser insolvenzrechtlicher Literatur gefunden, auf welcher Tatsachengrundlage gehen Sie davon aus, dass diese Darlehen fließen werden, denn bloßes Hoffen auf Darlehen des Gesellschafters reicht nicht aus, sondern Sie müssen belastbare Tatsachen haben, um eine vernünftige Liquiditätsprognose zur Vermeidung einer möglichen Liquiditätsunterdeckung auch tatsächlich führen zu können. Aber Wichtigstes für die gesamte rechnerische Planung: Von welchem Eröffnungstermin gehen Sie jetzt aus – 2020 sicherlich nicht?

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege! – Dann bin ich selber dran als Sprecher für die SPD-Fraktion.

Jörg Stroedter (SPD): Ich habe gesagt, dass ich vorschlagen würde, dass wir uns erst einmal auf den Teil von Ihnen, Herr Lütke Daldrup, und von Herrn Reinicke konzentrieren. Ich will das dann auch selbst so machen.

Erster Punkt ist, Sie haben uns eine sehr ausführliche Unterlage als Präsentation zur Verfügung gestellt. Die sieht schon ein bisschen anders aus als die Präsentation, die Sie uns im Juni zur Verfügung gestellt haben, und zwar in zwei Punkten: Erstens, dass sie sehr viel ausführlicher ist und zweitens, dass die Risiken und daraus folgend die Zeitpläne stärker unter Druck sind. Auch das, was Sie selbst gesagt haben, Sie sprachen mehrfach davon, dass bestimmte Punkte, insbesondere auch bei Bosch, ambitioniert sind in der Fertigstellung. Die sind etwas anders als im noch im Juni vorgetragen worden. Ich darf vor allen Dingen auf die Seite 3 Ihrer Präsentation bezogen zum einen die Frage an die Firma Bosch richten: Hier steht unter Arbeitsgruppe 05 „Errichter: Bosch – Leistungen: ROM und Siemens notwendig zur Abnahmefähigkeit der AG 05“. – Das ist für uns ein ganz entscheidender Punkt, denn das kenne ich aus der Vergangenheit, dass eine Firma sagt: Wir haben gar kein Problem, aber die Firmen B und C, die müssen erst einmal liefern. – Diesen Punkt bezogen auf die Arbeitsgruppe 05 hätte ich gern genauer erläutert, sowohl von Ihnen, Herr Reinicke, als auch von Ihnen, Herr Lütke Daldrup.

Der zweite Punkt: Sie schreiben dann, Herr Lütke Daldrup, auf Seite 3 unten:

Die eingetretenen Verzögerungen bei den kritischen Pfaden beeinflussen die Anlagengabefreigaben der meisten anderen Anlagen.

Das bezieht sich auch ein bisschen auf das, was ich eben schon sagte. –

Daher wurden die Koordinations- und Schnittstellenbesprechungen nochmals intensiviert und neu strukturiert.

Was verstehen Sie denn unter „neu strukturiert“? Meine Erfahrung auf Baustellen ist bei Neustrukturieren, dass man etwas noch mal von vorn anfängt. Vielleicht können Sie das noch etwas deutlicher aussagen.

Der dritte Punkt, Herr Lütke Daldrup, direkt an Sie: Als wir uns im Juni unterhalten haben, ist Ihnen die Frage bezüglich der Reserven gestellt worden. Sie haben damals gesagt, Sie hätten noch andere Reserven, die wollten Sie aber in Anwesenheit der Firmen nicht nennen. Jetzt ist es so, dass die interne Reserve tatsächlich so ist, wie ich sie damals bereits prophezeit habe, nämlich nur noch Mai/Juni 2019 als interne Reserve für den Start dieser Wirkprinzipprüfungen. Für wie belastbar halten Sie das, und ist es so, dass Sie auch in der zeitlichen Frage jetzt deutlich mehr unter Druck sind als bei der Besprechung im Juni?

Der vierte Punkt: Ich sehe das in Ihren Unterlagen und ich höre das von allen Seite, das Hauptproblem sollen die Kabelgewerke sein. Da ist am meisten Druck in der Kiste, sprich, da funktioniert am meisten noch nicht. Wie ist denn der Stand? Vielleicht können Sie zum Thema Kabelgewerke noch etwas Neues sagen, denn da haben Sie hier gesagt: Noch bis April –, und den Terminplan haben Sie auch wieder als ambitioniert bezeichnet. Die Restarbeiten könnten noch weiterlaufen. Das kenne ich alles schon aus den vergangenen Jahren, von Kollegen, die vor Ihnen auf dem Stuhl saßen. Deshalb bin ich da ein bisschen vorsichtig, ob das noch weitere Konsequenzen haben könnte. Wir sind uns ja darüber einig, dass die Gesamtabnahme, die ohnehin hoch kompliziert ist, nur funktionieren wird, wenn alles funktioniert. Dazu gehören auch sämtliche Kabelgewerke. Deshalb ist das sicherlich ein entscheidender Punkt.

Dann war im Gespräch, ein Aufsichtsrat-Controlling zu machen. Wie ist da der Stand? Ich würde ein zusätzliches Controlling oder eine zweite Meinung für dringend erforderlich halten, insbesondere bezogen auf die Kabelgewerke. Findet dieses Aufsichtsrat-Controlling jetzt statt oder ist es vielleicht hilfreich, wenn man über die Frage eines Gesellschafter-Controllings nachdenkt?

Dann ist mir bei den Kabeln noch aufgefallen, dass die Firma ROM jetzt unterstützt wird von der Firma Schulzendorfer Elektro. Nichts gegen diese Firma, aber das ist ja auch ein ungewöhnlicher Vorgang, dass man jetzt in dieser heißen Phase noch einmal einen örtlichen Player hinzugenommen hat. Vielleicht können Sie dazu auch noch etwas sagen. Liegt das an Kapazitätsproblemen bei ROM oder woran liegt das?

Dann würde ich eine technische Frage an Sie richten, die kann Frau Fölster später auch im finanziellen Teil beantworten: Ich höre, dass die Mittel im Augenblick wieder nicht so abfließen. Das ist ein typisches Zeichen dafür, dass es auf der Baustelle nicht so gut vorwärtsgeht. Vielleicht, Herr Lütke Daldrup, können Sie dazu auch noch etwas sagen, wie der Fortgang der Baustelle insgesamt aus Ihrer Sicht anzusehen ist. – Das soll es von meiner Seite aus in der ersten Runde sein.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich gehe wieder in die Rolle des Ausschussvorsitzenden. – Frau Dr. Brinker für die AfD hat das Wort.

Dr. Kristin Brinker (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Erst einmal auch vielen Dank an Herrn Prof. Dr. Lütke Daldrup, Herrn Reinicke und Frau Fölster! Herr Vorsitzender, auch vielen Dank für die Frage nach dem Controlling, sehr gut! Der kann ich mich nur anschließen. Ich möchte mich auch auf die Seite 3 beziehen, das, was der Herr Vorsitzende angesprochen hat, die Situation, dass offensichtlich die Firma Bosch, also Sie, Herr Reinicke, angewiesen sind auf entsprechende Vorarbeiten. Zu diesem Thema steht auf der Seite 6 unter Punkt 4, dass für und durch Bosch Provisorien geschaffen werden, um Prüfungen trotz fehlender Vorleistungen zu ermöglichen. Können Sie diesen Punkt genauer erklären? Was sind das für Provisorien? Mit welchem Kostenaufwand ist das verbunden?

Ansonsten habe ich auch eine Frage zur Seite 14. Das ist auch schon angesprochen worden, dieser Puffer, die Reserve für den Start der Wirkprinzipprüfung. Wenn ich das richtig sehe, war das ursprünglich ein Puffer, der sechs Monate betrug. Jetzt haben wir den schon auf sechs Wochen reduziert. Wenn man bedenkt, dass der avisierte Eröffnungstermin im Oktober 2020 ist, dass wir dann entsprechend geringere Puffer haben, ist logisch und nachvollziehbar, aber mir erscheinen die sechs Wochen doch sehr, sehr kurz, gemessen an dem Gesamtprojekt. Das sind im Prinzip nur noch 5 Prozent Puffer, was bedeutet, dass im Prinzip 95 Prozent aller Arbeiten punktgenau abgeschlossen sein müssen, um den Inbetriebnahmetermin, den Sie publiziert haben, halten zu können. Ist das so oder nicht? Ich bitte um eine Erklärung, wie das mit diesem extrem engen Puffer wirklich zu schaffen ist. – Das war es erst einmal aus meiner Sicht, vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Frau Kollegin! – Dann der Kollege Schatz für Die Linke. – Bitte sehr!

Carsten Schatz (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich möchte gern an die Fragen anknüpfen, die der Vorsitzende zum Thema Verkabelung gestellt hat. In der Präsentation ist enthalten, dass es Schwierigkeiten bei der Verkabelung gibt, was die Sicherheitsstromversorgung und die Sicherheitsbeleuchtung angeht. Mich interessiert auch: Gibt es da noch andere Probleme, Stichwort Hauptzuleitung, Schwachstrom auf Kabeltragsystem oder allgemeine Stromversorgung. Könnten Sie vielleicht dazu noch etwas sagen?

Ein anderer Punkt aus der Präsentation, die AG 04.1, da sind wir ja kurz davor, bis Ende Oktober soll das abgearbeitet werden, Thema Caverion. Sie hatten im Untersuchungsausschuss gesagt, dass es noch offene Regelungen gibt bei der Ergänzungsvereinbarung. Mich interessiert, sind die nicht sehr umfangreichen Regelungen jetzt verhandelt und abgeschlossen und um welche es sich dabei handelt.

Schnittstellenteams hat auch der Kollege Stroedter bereits in seinem Wortbeitrag angesprochen. Da interessiert mich in der Tat, um welche Schnittstellen es sich genau handelt, wo die sich im Fluggastterminal befinden und über welchen Umfang wir sprechen. Natürlich an der Stelle wäre ein Zwischenstand zur Hauptverkabelung relativ wichtig, denn das scheint der Backbone zu sein, ohne den alles andere nicht zur funktionieren scheint.

Was die Kosten angeht, die wir auch im Blick behalten müssen bei Mängelbeseitigungen, da interessiert mich: Kommt es nach wie vor zur stundenweisen Abrechnung bei der Anordnung von Leistungen bei der Mängelbeseitigung, wenn Mängelanzeigen erstellt werden, und wel-

che Firmen und Gewerke sind davon, und in welchem Umfang wird davon Gebrauch gemacht? Schön wäre auch, wenn Sie zum Thema Kabel noch einmal sagen könnten: Was ist denn ein typischer Mangel im Bereich Kabelgewerke und wie wird der dann beispielhaft behoben? Wenn wir die Firma Bosch schon hier haben, dann anhand eines Beispiels der Firma Bosch benannt, und inwieweit sind die Schnittstellenteams darin eingebunden?

Zur Frage der Puffer hatten Sie in der letzten Sitzung gesagt, dass Sie über den Puffer nichts sagen können, weil das die Verhandlungsposition der Flughafengesellschaft gegenüber den bauausführenden Firmen schwächen würde. Da will ich jetzt gar nicht weiter nachbohren, aber ich frage anders herum: Welche Firmen wären denn die Profiteure, wenn eine Bekanntmachung dieser Zeitpuffer stattfindet?

Um die Frage Second Opinion zu unterstützen: Wenn ich es richtig verstanden habe, sind in den Teams, die die Probleme abarbeiten, auch immer die übergeordneten Sachverständigen mit eingebunden. Insofern sind die ja durchaus Profiteure, wenn es eine Ausnutzung von Zeitpuffern gibt. Ist es schon allein deshalb nicht sinnvoll, tatsächlich diese Second Opinion einzuholen, also extern überprüfen zu lassen, damit gerade die kritischen Gewerke im Plan bleiben?

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege! – Dann für die CDU-Fraktion der Kollege Freymark.

Danny Freymark (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich versuche, es nicht ganz so ausführlich zu machen. Ich freue mich erst einmal, dass Sie wieder da sind, Herr Lütke Daldrup. Sie haben ja in den letzten Wochen das eine oder andere Statement abgegeben, das in unseren Reihen für Stimmung sorgt, ob bei Koalition oder Opposition. Aber ich persönlich schätze Sie durchaus dafür, dass Sie sich da des Öfteren nicht verbiegen lassen. Aber ich bin mir nicht ganz so sicher, ob die Koalition einverstanden ist mit dem, was Sie artikulieren.

Zum Thema Zeitpuffer habe ich gelesen, Herr Stroedter, dass Sie neulich zum Ausdruck gebracht haben, 50 zu 50 schätzen Sie die Situation ein, dass der Termin haltbar ist. Herr Lütke Daldrup, gehen Sie da mit? Sind Sie auch schon bei 50 zu 50 angekommen oder sehen Sie das etwas positiver? Ich bringe es aber gern in den Kontext, dass Sie im Juni verkündet haben, ein Baugeschäftsführer wäre essentiell, also Ihnen sehr wichtig. Jetzt wissen wir alle, dass es nicht ganz so geklappt hat, zumindest – [Zuruf] –, doch, haben wir jetzt einen Baugeschäftsführer? Ja, als Geschäftsführer? Dann fehlt er auf der Website. Oder, er ist nur bei den Grünen angestellt. Zumindest ist bei mir angekommen, da gibt es noch ein paar Problemchen. Dazu kann Herr Lütke Daldrup gern noch einmal ausführen, wenn der so wichtig ist, ob er seine Arbeit aufnehmen konnte und ob es irgendwelche Probleme geben könnte, die für uns von Relevanz sind. – Zeitpuffer, wie gesagt, ich glaube fest an das, was Sie gesagt haben mit 2020. Im Vorfeld zu diesen Fragen, die man hier stellt, fragt man gern auch in seinem persönlichen oder politischen Umfeld: Was soll ich den fragen. – Eigentlich ist nur eine einzige Frage relevant: Klappt es, sind die Ziele umsetzbar? – Die zweite Frage, die damit zusammenhängt, lautet in der Regel: Kann Tegel nicht doch irgendwie offenbleiben? – Jetzt habe ich vernommen, dass Sie sich in der Tegel-Frage eher zurückgehalten haben. Klar, Sie haben zum Ausdruck gebracht: erhebliche Mehrkosten –, aber ist es nicht mittlerweile etwas, wo Sie mit der Offenhaltung vielleicht sogar kokettieren müssten oder mit der Sie sympathisieren müssten nach den ganzen Entwicklungen in der Vergangenheit?

Letztes Thema, weil ich auch darauf häufiger angesprochen werde: WISAG und der Komplex Serviceleistungen an den Flughäfen. Ich weiß, die meisten der Kollegen fliegen regelmäßig irgendwo hin. Es ist mittlerweile anscheinend wirklich schwer geworden für Sie, bei der WISAG anständiges Personal ausfindig zu machen und qualifiziert einzusetzen. An den Gepäckbändern dauert es teilweise eine dreiviertel bis eine Stunde länger. Die Witze sind eigentlich schon vorgefertigt. Wer nach Berlin fliegt, weiß, dass er am Flughafen kurzzeitig den Status eines Dritte-Welt-Landes vorfindet. Das ist etwas, was kolportiert wird. Deshalb würde mich interessieren: Nehmen Sie Einfluss auf die WISAG? Wie können Sie bei diesen Themen ruhig schlafen oder das entspannt sehen, wenn Sie mitbekommen, dass da so viel Kritik im Raum steht? Oder ist das Kritik, die einfach gern geäußert wird, ohne ein echtes Fundament zu haben? Da interessiert mich detailliert, wie Sie dieses Thema angehen und wie Sie in Schönfeld und Tegel versuchen, Verbesserungen herbeizuführen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich habe die Bitte, Herr Kollege Freymark: Der letzte Bereich, der gehört nicht mehr zur heutigen Anhörung dazu, das sollte in einer normalen Sitzung gemacht werden, damit wir nicht zu sehr ausufern. – Dann haben wir den Kollegen Urbatsch für Bündnis 90/Die Grünen – bitte!

Marc Urbatsch (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich habe eigentlich nur kleinere Fragen: Sehe ich es richtig, dass Sie von der Verkehrsprognose DSG aus dem Jahr 2018 – wie ich es interpretiere –, die im Frühsommer bei 34 Millionen lag, geswitcht sind auf die ältere Prognose, jetzt aber wieder die 35 Millionen ausweisen? Da ist eine erhebliche Differenz, denn im Frühsommer sind wir noch von 33,6 Millionen Passagieren für 2018 ausgegangen, und sind jetzt doch ganz erheblich woanders. Es ist außerordentlich spannend, denn das ist unterjährig ein erheblicher Schritt.

Bisher klang alles recht positiv in der Darstellung. Wenn ich jetzt den Terminplan aus dem Frühsommer angucke: Mainpier Nord, zumindest dieser gelbe Balken auf Seite 14, da waren wir bei Fertigstellung 9/18, jetzt sind wir bei 11/18, also dann ist im Endeffekt – der Datenstand ist Ende September – innerhalb von vier Monaten ein Delay von zwei Monaten hinzugekommen, oder wie ist das zu interpretieren? Ähnliches gilt für das Mainpier Süd, da ist es noch ein bisschen weiter. Da wundert mich die positive Darstellung, die Sie bisher gemacht haben. Man könnte fast zu der Auffassung gelangen, natürlich fälschlicherweise, ich mache das jetzt sehr zugespitzt, dass da gar nichts passiert ist. Das wird ja nicht so sein. Vielleicht können Sie erklären, woher die Differenz kommt. – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann starten wir mit der Antwortrunde. Herr Lütke Daldrup, Sie beginnen und dann Herr Reinicke. – Bitte!

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB; Vorsitzender der Geschäftsführung): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich will beginnen mit der letzten Frage, die auch ein bisschen die Problematik deutlich macht, die in der Frage von Herrn Schatz anklang: die Pufferdiskussion. Solange ich den Mitarbeitern sage, dass wir ohnehin erst im April mit der WPP anfangen können, ist der Ehrgeiz und der Druck, bestimmte Maßnahmen im November 2018 bereits fertig zu haben, nicht so groß. Das hängt irgendwie ein Stück weit zusammen. Insofern werden wir sehen, dass wir in den Anlagengruppen immer Bewegung haben, solange nicht der Letzte die entsprechende Anlage als fertig abmelden muss. Das hat

zum Teil auch systemimmanente Gründe wegen der Abhängigkeiten. Da gibt es Deckenschließsysteme. Im Mainpier Nord beginnen wir jetzt in Deckenbaufeldern, Deckenschließungen durchzuführen. Da muss alles vorher fertig sein. Dann können dort final die Melder angebracht werden. Die Melder sind zum Teil nicht anbringbar, weil die Decken offen sind, und dann kann formal der Prozess beendet werden. Insofern hängen bestimmte betriebliche Anlagen sehr stark an den Fertigstellungen der kritischen Gewerke. Deshalb werden wir auch in den nächsten Monaten solche Prozesse haben, dass es sich immer stärker auf diesen einen Punkt hin fokussiert. Der entscheidende Punkt ist: Wann ist die letzte kritische Anlage für die WPP fertig.

Sie haben mich eben gefragt nach dieser ganzen Mängelthematik in den Kabelgewerken. – Einerseits geht es darum, dass wir den Funktionserhalt von Anlagen für 90 Minuten sicherstellen müssen. Funktionserhalt heißt: Wenn es brennt, muss trotzdem die Trasse an der Decke bleiben und darf nicht herunterfallen. Da sind sehr hohe Normstandards anzuwenden. Wir haben zum Teil noch Sonderzulassungen erwirkt, um bestimmte Umbaumaßnahmen zu vermeiden, weil nämlich in Sonderzulassungen nachgewiesen werden kann, dass der Funktionserhalt möglich ist, auch wenn die Trasse nicht so verbaut ist, wie sie nach der Grundsatznorm normalerweise verbaut werden soll. Das ist im Flughafen nicht aus böser Absicht teilweise gemacht worden. Es war Schludrigkeit, das will ich gar nicht bestreiten, aber oft ist einfach auch gebaut worden in der Sanierungsphase unter den Bedingungen eines bereits existierenden Gebäudes und einer existierenden Anlagensituation. Darauf aufbauend sind Lösungen gefunden worden, um die entsprechenden Nachinstallationen, die in gewaltiger Dimension erfolgt sind – wir haben ja die Anzahl der Brandmelder und die Anzahl der Sprinklerköpfe und vieles andere mehr um ein Vielfaches vergrößern müssen, um die Genehmigungsfähigkeit dieses Gebäudes überhaupt erreichen zu können. Deswegen haben wir relativ viele unkonventionelle Lösungen verbaut. Bei den Mängeln geht es einerseits um den Funktionserhalt. Es geht um den Ordnungsmäßigkeitsnachweis. Es geht darum, dass Sonderlösungen vor Ort entsprechend etikettiert werden müssen. Da wir etwa 60, 70 verschiedene Sonderlösungsmodulare mittlerweile haben durch Zulassungen im Einzelfall, müssen die alle vor Ort dokumentiert sein an den Anlagen mit entsprechenden Aufklebern, und es muss im Übrigen eine perfekte Dokumentation vorliegen.

Ich habe noch einmal sehr kritisch nachgefragt in den letzten Wochen: Gibt es Mängel, die wir nicht beheben können? – Alle meine Experten sagen: Wir haben keine Mängel, die wir nicht beheben können. Wir können alle Mängel beheben. Es ist eine Quantitätsfrage und eine Abarbeitungsgeschwindigkeitsfrage. Bestimmte Dinge müssen fertig sein, wenn sie in die WPP gehen, es muss aber nicht der letzte Mangel sein, wenn sie in die WPP gehen. Es gibt manchmal die Vorstellung, dass die Kabel nicht funktionieren. Das ist ja nicht so. Wir haben Strom. Wir haben eine Kühlung und vieles andere. Es geht im Kern immer um Ordnungsmäßigkeitsfragen der Verbausysteme. Wenn Sie vier Kabeltrassen haben und fünf übereinander, haben Sie andere Richtlinien zu beachten, als wenn Sie drei oder vier hätten. Es geht um Tragsysteme. Es geht um Dübel. Es geht um den richtigen Dübel im richtigen Material verbaut etc. pp. – eine sehr kleinteilige Systematik. Wir haben etwa 20 verschiedene Fehlersysteme, welche Fehler vorliegen können, und die sind noch einmal geclustert worden nach der Bedeutung für den Inbetriebnahmeprozess und der Geschwindigkeit der Abarbeitung.

Schnittstellen haben Sie gefragt: Schnittstellen haben wir zu den Gewerken – das ist in der Vorlage ausgewiesen – von Siemens und Bosch im Kern. Wir haben deshalb ein Schnittstellenteam aufgesetzt, das mit Mitarbeitern von ROM und den beiden anderen Unternehmen bestückt ist, damit diese Schnittstellen kooperativ abgearbeitet werden. Wir haben Trassenmischbelegungen. Da brauchen wir Trennsteg etc. Das ist auch so ein klassischer Fall, wo eine Menge Mängelbeseitigung zu leisten ist. Wir reden zurzeit mit den Firmen darüber, ein zweites oder vielleicht sogar ein drittes Schnittstellenteam aufzusetzen, damit wir dort noch schneller vorankommen, als es sich bisher abzeichnet.

Die Abrechnungssystematik ist entsprechend der Vertragsstruktur. Sie wissen, dass ich eine Vertragsstruktur im Unternehmen vorgefunden habe, die gewachsen ist aus den Jahren 2012, 2013 und 2014, wo man meinte, mit relativ einfachen Änderungen dieses Gebäude genehmi-

gungsfähig zu bekommen. Dann musste man lernen, dass erst 2016, 2017 die Genehmigungen erreichbar waren und wir erhebliche Veränderungen gemacht haben. Wir haben damals im Jahr 2012 nicht den Schritt gemacht, den man theoretisch auch hätte machen können, das Projekt zu unterbrechen, es komplett neu zu planen und dann neue werkvertragliche Vergabestrukturen aufzusetzen, die dieses Problem der Nachbeauftragung mit AVLs beseitigt hätten. Wir haben das zum Teil bei einzelnen Gewerken jetzt durch Pauschalierungsvereinbarungen, auch mit der Firma Bosch, beseitigen können, aber wir haben andere Firmen, wo das noch nicht der Fall ist. Wir haben auch Vertragspartner im Projekt, die dazu keine Bereitschaft haben. Wir sind in einer Situation auch bauwirtschaftlicher Art, die deutlich anders ist als vor drei oder vier Jahren. Heute können Sie grob sagen: Die Unternehmen suchen sich ihre Auftraggeber aus, nicht mehr umgekehrt, wie es früher war. Das werden Sie auch aus dem Schulbau in Berlin oder anderen Bauprojekten kennen, dass wir erhebliche Schwierigkeiten haben, auch wir als Unternehmen, neue Auftragnehmer zu binden. Wir waren heilfroh, dass wir beim Terminal T2 überhaupt noch einen Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern hatten. Wir haben andere kleinere Bauaufträge, wo wir nur noch ein oder gar kein Angebot erhalten und erneut ausschreiben müssen. Das geht auch vielen anderen öffentlichen Auftraggebern so. Wir sind als öffentlicher Auftraggeber, als Flughafengesellschaft, nicht sehr attraktiv, weil wir nach Regeln arbeiten müssen, die für den Markt teilweise schwierig sind, und deshalb haben wir durchaus Schwierigkeiten, überhaupt entsprechendes Know-how zu binden. Ich bin froh, dass wir mit den Kernfirmen auf der Baustelle – Siemens, Bosch, Caverion, ROM und T-Systems – so lange vertragliche Beziehungen haben, dass wir auch ein gemeinsames Verständnis haben: Wir wollen gemeinsam fertig werden, denn das ist ein ganz wichtiger Beitrag, dass wir überhaupt fertig werden. Wenn eine dieser Firmen von der Baustelle ginge, hätten wir ein ganz anderes Problem. Insofern ist es gut, dass wir uns kurz vor der Fertigstellung befinden, der Mängelbearbeitung, und wir die Firmen auf der Baustelle behalten haben, denn sie haben in der Tat viele andere Möglichkeiten, auch an anderen Stellen, bei diesem sehr boomenden Baumarkt, Geld zu verdienen.

Zu den Puffern: Ich muss noch einmal widersprechen, auch wenn ich das ungerne tue, Frau Dr. Brinker, die Sichtweise, dass sechs Wochen Puffer noch vorhanden seien, ist so nichtzutreffend. Wir haben uns selber in der Kalkulation, auch gegenüber der Baubehörde, gesagt: Wir fangen mit der WPP im Mai/Juni an, aber das heißt nicht, dass dann alle Puffer aufgebraucht sind. Ich muss wirklich um Verständnis bitten, das habe ich eben schon bei anderen Themen gesehen. Ich werde Ihnen nicht offenlegen können, welche Reserven wir haben, aber wir haben noch ausreichend Reserven. Um zu Herr Freymarks Frage zu kommen, nicht 50 zu 50 ist die Relation, die wir als Geschäftsleitung sehen – natürlich muss sich das Parlament seine eigene Meinung bilden, das ist völlig in Ordnung –, sondern wir sind überzeugt davon, dass die Inbetriebnahme im Oktober 2020 stattfinden wird. Wir haben auch keinen Anlass, die Rolle von Tegel neu zu diskutieren und neu zu definieren.

Die Frage, die gestellt worden ist: Was ist mit der Entwicklung der Baustruktur im Unternehmen? – Wir haben im letzten Aufsichtsrat im August beschlossen, dass wir einen Betriebsleiter Bau einstellen werden, der die Verantwortung für den Bereich Facility-Management, IT und das Ausbauprogramm, Stichwort Masterplan, übernimmt und auch für die Thematik eines Prüfauftrags, den wir für eine Projektgesellschaft haben. Das Fluggastterminal in der Fertigstellung, das ist die Kernfrage, die das Unternehmen seit Jahren bewegt, ist so geplant, dass es in der Verantwortung des Vorsitzenden der Geschäftsführung verbleibt, und der neue Baubetriebsleiter wird das Unternehmen am 1. Dezember verstärken.

Was das Thema unserer Bodenverkehrsdienstleister betrifft, ist mir wichtig, darauf hinzuweisen, dass schon der Begriff „unsere Bodenverkehrsdienstleister“ schwierig ist, denn wir sind lediglich als Flughafen der Infrastrukturbetreiber, der Konzessionen ausreicht, und wir haben an unseren beiden Flughäfen drei Konzessionen. Das ist eine Konzession für die WISAG, eine Konzession für die Swissport und eine Konzession für AeroGround. Und wenn gerade WISAG im Fokus der öffentlichen Debatte steht, sollte das nicht davon ablenken, dass auch andere Bodenverkehrsdienstleister Performance-Probleme haben. Die Bodenverkehrsdienstleister sind Vertragspartner unserer Airlines, also der Airlines, die bei uns den Luftverkehr durchführen. Die Airlines sind auch letztlich die Einzigen, die darauf massiv Einfluss nehmen können, denn sie haben eine Leistung erworben, und bezahlen eine Leistung und können dann auch entsprechend ihrer vertraglichen Konzessionen auf den Leistungsersteller einwirken. Wir können das nur bedingt. Wir sind in einem wöchentlichen sehr intensiven Dialog, weil wir als Flughafen ein bestimmtes Maß an Koordinationsaufwand betreiben müssen und auch betreiben wollen, damit die Dienstleister wissen, welche Kapazitäten sie zu welchen Zeitpunkten bereitstellen müssen. Wir sammeln von den Fluggesellschaften die Informationen ein, was sie am nächsten Tag fliegen. Wir stellen das den Sicherheitsdienstleistern der Bundespolizei bereit, damit die Securitas-Kräfte geordert werden können. Wir stellen das natürlich auch den Bodenverkehrsdienstleistern bereit, damit sie entsprechend disponieren können. Insofern haben wir eine Informations- und Koordinierungsaufgabe, aber im Kern können wir darauf nur bedingt einwirken. Es ist aber schon so, dass wir uns sehr intensiv Gedanken machen, wie wir den Wettbewerb in diesem Bereich stärken können, wie weit wir bestimmte in den dann neu zu vergebenen Konzessionen, mit Blick auf den BER, Leistungsstandards als Flughafen stärker einfordern können. – Andererseits ist es so, dass die Flughäfen in Berlin, Schönefeld und Tegel, was die Pünktlichkeit betrifft, das wird morgen auf dem Luftverkehrsgipfel sicher eine Rolle spielen, unter den zwölf größten Flughäfen bei der Pünktlichkeit auf Platz 1 und Platz 2 liegen. Das ist, relativ gesehen, gut, trotzdem ist es natürlich schlecht, wenn nur dreiviertel der Flüge pünktlich sind. Es ist natürlich noch schlechter, wenn in Frankfurt und München nur zwei Drittel der Flüge pünktlich sind, aber auch die Zahlen in Berlin sind in diesem Jahr problematisch. Das sind zum Teil Nachwirkungen der Insolvenz von Air Berlin, weil die neuen Anbieter den Flugplan von Air Berlin im Kern mit den Slots übernommen haben und die Integration in ihre Systeme nur bedingt funktioniert. Da ist die Performance zwischen den Anbietern unterschiedlich gut. – Zum Zweiten haben wir zum ersten Mal in Deutschland erhebliche Restriktionen im oberen Luftraum, weil die Ausbildungssituation und die Nachführung von Fluglotsen bei der Deutschen Flugsicherung auch aufgrund von falschen Prognosen der Vergangenheit kein ausreichendes Niveau hat. Wenn die Fluglotsen nicht da sind, werden schlicht Sektoren in der Luft gesperrt, also virtuelle Autobahnen in der Luft werden dann von drei auf zwei Spuren heruntergeregelt, die Frequenz wird reduziert, und dadurch entsteht dann eine Verspätungssituation, was Sie als Kunde am Flughafen und wir als Flughafenbetreiber sehr bedauernd zur Kenntnis nehmen.

Herr Stroedter hat nach Schnittstellen gefragt. – Wir haben uns intensiv vor allem mit der Firma ROM beschäftigt, was die Koordination betrifft. Die Firma ROM hat in den letzten Monaten die Anzahl ihrer Mitarbeiter, ich glaube, etwa verdreifacht auf der Baustelle. Wir haben die Schnittstellen zu den Nachbargewerken Siemens und Bosch in den Blick genommen, und wir haben auch noch einmal in der baufeldkonkreten Steuerung der Aktivitäten erheblich verstärkt. Neustrukturiert meint in dem Zusammenhang, dass auch die Projektleitung in Person sich intensiv in diesen Steuerungsprozess hineinbegeben hat, was vielleicht für eine

Projektleitung in einer Normalsituation eines Projekts eher untypisch ist, das heißt, wir haben uns da sehr stark engagiert, um den Problemen entgegenzuwirken.

Die Frage der Ambitionen: 4/19 bei ROM, 2/19 bei Bosch, 2/19 bei Siemens. Das sind taffe Termine. Wir setzen aber darauf, dass wir auch mit den Instrumenten, die wir mittlerweile haben, soweit es irgend geht diese Termine durchsetzen werden. Die Bereitschaft der Firmen, soweit ich mit ihnen das jeweils diskutiert habe, ist dazu da, denn die Firmen – das müssten Sie Herrn Reinicke vielleicht selber fragen – haben durchaus auch ein eigenes Interesse, mit dieser Baustelle fertig zu werden. Ich weiß, dass viele attraktive Aufträge an anderer Stelle lauern, und selbst, wenn wir nach Stunden bezahlen, ist es für eine Firma auf Dauer nicht so erquicklich, immer mit dem BER in Verbindung gebracht zu werden, weil das bisher in der öffentlichen Wahrnehmung nicht immer als Erfolgsgeschichte dargelegt worden ist.

Herr Luthé! Zum IBN-Termin habe ich klar gesagt: Auch die Finanzplanung der Kollegin Fölster baut auf diesem IBN-Termin eindeutig auf.

Die Reserveposition – eine Frage von Herrn Stroedter – ist nicht nur im Vorfeld der WPP zu sehen, sondern wir haben auch Reservepositionen in anderen Bereichen mit Blick auf das ORAT-Programm.

Zu der Frage, welche Controllinginstrumente haben wir? – Wir haben das im Aufsichtsrat in der letzten Sitzung erörtert, und wir hatten bereits in der letzten Sitzung einen separaten Vortrag des TÜV zur Terminsituation. Das ist auch wieder für die Aufsichtsratssitzung im November ins Auge gefasst. Es wird einen weiteren Vortrag des externen Termincontrollers in den Aufsichtsgremien geben. Wir werden darüber hinaus noch eine Second Opinion zu den besonders interessierenden Kabelgewerken dort vorgetragen bekommen. Ich habe gerade vor wenigen Tagen mit dem Projektausschussvorsitzenden das Verfahren abgestimmt, wie diese Beauftragung erfolgen kann. Das haben wir im Unternehmen geprüft.

Wir haben in der Tat bei den Kabelgewerken ein zweites Unternehmen, das uns unterstützt. Wir hätten dort gerne auch noch mehr Potenzial, aber wenn Sie das einmal in Relation sehen: Wir haben etwa 130 gewerbliche Arbeitskräfte der Firma ROM auf der Baustelle und das mittelständische Unternehmen hat uns sieben Arbeitskräfte zur Verfügung stellen können. Das sind gute Mitarbeiter. Ich bin dankbar, dass die Hilfe da ist. Sie dient auch ein bisschen dazu, dass wir bestimmte Arbeitsprozesse im Vorfeld organisieren könnte. Ich verrate, glaube ich, auch kein Geheimnis, dass wir auch ein bisschen diesen Benchmark-Aspekt im Kopf haben, zu schauen, wie andere leisten, damit der Hauptleistende sich auch ein bisschen orientieren kann in seiner Leistungserbringung. Wir sind dort in einem sehr engen Controllingssystem, nicht nur durch die Objektüberwachung, sondern auch noch durch eigene Controllingmaßnahmen, die das Unternehmen selber durchführt. Ich hoffe, ich habe alle Fragestellungen behandelt. Wenn nicht, bitte ich, mich noch einmal darauf hinzuweisen. – Danke schön!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Lütke Daldrup! – Dann, Herr Reinicke, haben Sie das Wort!

Thomas Reinicke (Bosch Sicherheitssysteme GmbH): Herr Stroedter, danke schön! – Ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Lütke Daldrup, Ihre Frage, Herr Stroedter, AG 05, Schnittstellen. Zu den Kabelgewerken ist schon einiges gesagt worden. Ich kann ergänzen,

dass wir natürlich in der jetzt laufenden Abnahmeprozedur durch die Sachverständigen bei der Anlagenprüfung eine sehr enge Abstimmung brauchen, weil wir zum Teil Interaktionen mit anderen Gewerken haben. Das ist eine Herausforderung, das so zeitlich zu koordinieren, dass Dinge, die parallel laufen können, entsprechend geplant werden, und Dinge, die nicht parallel laufen, dann zum Beispiel in eine zweite Schicht kommen, dass die Themen dann abends geprüft werden, wenn andere Gewerke nicht davon berührt sind. Das läuft aktuell in ersten Bereichen auch so. – Vorausschau: Es wird sicherlich in dem weiteren Prüfungsprozess im FGT noch zunehmen, dass wir in einzelnen Bereichen in zwei Schichten arbeiten werden. Grundsätzlich ist es so, dass wir das Personal, das wir hier benötigen, nicht blind in der Zahl erhöhen können, sondern in der Phase der Inbetriebnahme. Es ist unbedingt nötig, dass die Kollegen, die den Sachverständigen dort begleiten, die entsprechenden Anlagen- und Programmierungskennntnisse dieser Anlage mitbringen, das heißt, sie sortieren ihr Personal auf der Baustelle entsprechend aus. Für uns heißt das ganz konkret, dass die Kollegen, die schon jahrelang auf der Baustelle, mit allem was dazu gehört, unterwegs sind, dieses Jahr beim Urlaub über Weihnachten in die Röhre gucken, und wir sehr selektiv da vorgehen: Wer kann überhaupt noch Urlaub machen? Es sind zum Teil lange geplante Urlaube dabei. Also das geht in der finalen Phase jetzt auch an die Substanz der Kollegen, das muss man klar sagen, um das Projekt entsprechend fertigzustellen. Aber da gilt das gerne verwendete Wort „alternativlos“. Wir können nicht blind zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung, die weder Orts- noch Anlagenkenntnis haben in dieser Phase.

Aber grundsätzlich funktioniert die Abstimmung in diesen wöchentlichen Runden recht vernünftig, und ja, wir müssen zum Teil wöchentlich nachsteuern und feintunen, um die Abläufe vernünftig parallel laufen lassen zu können.

Frau Brinker! Sie fragen nach dem Thema Provisorien. – Das ist erst einmal in Projekten kein unüblicher Vorgang, wenn Sie etwas fertigstellen und viele parallel arbeiten, dass Sie die Funktion der Anlage darstellen. Konkretes Beispiel dafür: Herr Lütke Daldrup sagte es, wir haben zum Teil noch offene Decken in bestimmten Bereichen, was uns aber nicht davon abhält, die Anlage fertig in Funktion zu setzen. Die Brandmelder werden an ihre Anschlüsse an die Kabel fertig angeschraubt. Sie können in ihrer gesamten Funktion final überprüft werden, und wenn Decken dann zum Beispiel geschlossen werden, dann muss nur mechanisch der Brandmelder entsprechend eingesetzt werden. Seine Funktion kann er aber durchaus auch vorher zeigen. So gibt es eine ganze Reihe von Beispielen. Würden wir hier seriell arbeiten und alles schön nacheinander machen, eines nach dem anderen, dann hätte sicher der Zeitplan Schwierigkeiten. Um genau das zu machen, wird hier mit Hirn und Verstand und auch in Absprache mit den Sachverständigen mit Provisorien gearbeitet. – Danke schön! Ich denke, damit alle Fragen beantwortet zu haben.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Dann würde ich gerne Frau Staatssekretärin Sudhof bitten, zu dem Thema Controlling etwas zu sagen.

Staatssekretärin Dr. Margaretha Sudhof (SenFin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Es gab diverse Fragen, die in diese Richtung gingen. Auch der Vorsitzende der Geschäftsführung hat dazu etwas gesagt. Das will ich jetzt nicht wiederholen. Ich denke, es ist bekannt, auch aus der Presse, dass die Aufsichtsratsmitglieder, die seitens des Landes Berlin entsandt sind, sich ein durchaus ambitioniertes Aufsichtsratscontrolling hätten vorstellen können und dieses auch in die Diskussion eingebracht haben. Es ist aber dann sehr ausführlich im Aufsichtsrat disku-

tiert worden, ohne dass ich hier dazu Details von mir geben möchte. Es ist aber allen bekannt, dass wir nur vier Aufsichtsratsmitglieder stellen in einem paritätisch besetzten Aufsichtsrat. Es ist dann ein Aufsichtsratscontrolling beschlossen worden, welches sich in der Sache auf eine Second Opinion zum Zustand der Kabelgewerke bezieht. Ich gehe davon aus, die Geschäftsführung ist beauftragt worden, dieses dann umzusetzen. Ich gehe davon aus, dass das so zeitnah wie möglich umgesetzt wird. Das ist jedenfalls die Beschlusslage im Aufsichtsrat insoweit gewesen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann würde ich in die zweite Runde übergehen und mit Frau Schillhaneck für Bündnis 90/Die Grünen beginnen.

Anja Schillhaneck (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Wir sehen uns hier ja regelmäßig wieder. Ich möchte Ihnen gerade einmal kurz zurückspiegeln, was aus Ihren Ausführungen bei mir angekommen ist. Das eine ist, dass ich mich frage, wenn ich zum Beispiel die nachvollziehbaren Ausführungen zu einer für die Betroffenen sicherlich sehr unangenehmen Urlaubssperre rund um Weihnachten höre, ob es für die beteiligten Unternehmen überraschend kommt, dass die Inbetriebnahme aus deren Sicht demnächst droht. Wenn Sie sagen, dass auch mit einigen langjährigen Vertragspartnern eine Revision der doch zum Teil deutlich, nachdem, was man so weiß, zulasten auch der in Auftrag gegebenen geschlossenen Verträge so nicht möglich ist, kann es ja tatsächlich sein, dass eine Inbetriebnahme droht. Ich hoffe, der Zustand ist nicht so schlimm.

Ich bin außerdem fasziniert davon zu hören, dass jeder einzelne Dübel offensichtlich eine potenzielle Krisensituation darstellt. Ich gehe doch davon aus, dass ausschließlich Fachfirmen eingesetzt wurden. Das brauchen Sie nicht beantworten. Ich weiß, dass es eigentlich so ist. Nichtsdestotrotz, die haben ja nicht irgendwelche – – Wie gesagt, ich spiegele Ihnen einfach einmal zurück, was man aus Ihren Ausführungen auch noch herausholen kann.

Dann, die Frage des Kollegen Urbatsch sehe ich noch nicht als beantwortet an, denn wenn man im Prinzip genau dasselbe Bild vom Juni, das Sie uns zur Verfügung gestellt hatten, gegen dieses legt, stellt man fest, dass sich mehrere Termine verschoben haben, und zwar um etwa zwei Monate. Das kann ich jetzt positiv sehen im Sinne des Satzes, den Sie so schön aufgeschrieben haben, dass die Validität der Terminangaben zunimmt. Das klingt gut. Sie haben aber gleichzeitig auch gesagt, dass Sie uns nicht darlegen werden, Herr Lütke Daldrup, welchen Puffer Sie eigentlich haben, und da kommen wir in eine schwierige Situation. Einerseits verschiebt sich da was. Der Puffer, der magische, vorhandene, der immer wieder auch formuliert wird als das ganz Wesentliche, damit wir uns nicht noch einmal der Peinlichkeit hingeben müssen, einen solchen Eröffnungstermin, einen Inbetriebnahmetermin zu verschieben, ist davon sicherlich betroffen. Sie wollen uns aber nicht sagen, in welcher Form. Und dann ist die Frage, wie gesagt: Woher kommt denn die Verschiebung zwischen Juni und jetzt? Ich vermute nicht, dass das an der Sommerphase lag, denn das war auch vorher bekannt, dass Sommerferien sind. Irgendetwas muss doch gewesen sein, warum sich die Termine verschoben haben, und das würde uns interessieren. – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Frau Kollegin! – Dann bin ich selber dran für die SPD-Fraktion.

Jörg Stroedter (SPD): Ich will bei dem ansetzen, was die Kollegin Schillhaneck eben gesagt hat. Mein Eindruck ist der gleiche. Ich will noch ein bisschen deutlicher sagen: Wenn man Juni und Oktober vergleicht, ist es gut, dass Sie immer noch sagen, Sie sind davon überzeugt, dass Sie den Termin einhalten werden. Mein Ansatz, dass es Probleme gibt, ist durch die Sitzung heute nicht kleiner geworden, weil ich eine Erfahrung gemacht habe: Wenn ich die Probleme schon schriftlich sehe, aufgeschrieben, dann sind sie meistens noch größer als sie da stehen. Umgekehrt war es in der Vergangenheit immer so, wenn man sie nur gehört, aber noch nicht gelesen hat, dann kamen sie irgendwann, aber waren vielleicht noch nicht ganz so groß. Das heißt, ich hätte gerne ein paar konkrete Antworten. Das fand ich jetzt in den Antworten nicht so bisher. Wir haben uns jetzt ausgiebig mit Verspätung und Urlauben beschäftigt und Fragen, die vom Ausschuss gestellt worden sind bezogen auf diejenigen, die dort für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs tätig sind.

Mich würde konkret etwas zu den Firmen interessieren. Frage eins: Im Juni haben wir hier gesessen. Da hat die Firma Caverion gesagt: Bis Ende August sind die Arbeiten fertig. – Sie sind erkennbar nicht fertig. Wann werden sie denn fertig sein, und wodurch ist die Verzögerung bei Caverion entstanden?

Frage zwei, die geht dann auch noch einmal in Ihre Richtung, in Richtung Bosch: Ich habe Ihnen die Frage gestellt – hier steht unter Arbeitsgruppe 05: Errichter Bosch, Leistung ROM und Siemens notwendig zur Abnahmefähigkeit der Arbeitsgruppe 05. – Noch einmal ganz konkret an Sie: Bedeutet das, wenn bestimmte Leistungen von Siemens und insbesondere ROM, da scheint es ja Probleme zu geben, nicht erbracht sind, sind dann Ihre Zeitpläne immer noch so, wie Sie sie eben dargestellt haben, oder kommen Sie dann ins Drücken?

Frage drei ist, Schulzendorfer Elektro, gute Mitarbeiter, einzeln eingesetzt. Was sollen die jetzt anders machen als die Firma ROM? Was ist eigentlich der Sinn, warum die jetzt in dieser späten Phase zum Einsatz kommen?

Frage vier, Herr Lütke Daldrup, Kabelgewerke: Alle, die auf der Baustelle sind, sagen mir, dass wir ein massives Problem wieder bei den Kabelgewerken haben. Da reden Sie, finde ich, ein bisschen um den Brei herum. Ich hätte das schon gerne ein bisschen konkreter, dass wir genau wissen, wo da die Probleme tatsächlich sind. Wir sind uns darüber einig, nur wenn alles fertig ist und nur wenn alles zum Schluss wirklich passt, und ich teile Ihre grundsätzliche Auffassung, der Grundfehler ist 2012 gemacht worden, da hätte man nämlich die Komplettkernung machen müssen, dann hätte man alle diese Probleme nicht, aber nur wenn alles völlig fertig ist und alles zusammenpasst, werden wir das dann so hinbekommen, dass wir hoffen können, diesen Termin zu halten und den Flughafen tatsächlich zu eröffnen.

Dann würde ich zum Abschluss noch einmal etwas zu diesem Controlling sagen. Ich halte es für extrem wichtig, dass wir ein Controlling machen. Der Ausschuss kann ja einmal darüber nachdenken, ob wir noch einmal als Beschluss in diesem Ausschuss anregen, dass vielleicht ein Gesellschaftercontrolling beauftragt wird, damit wir eine Chance haben, insbesondere das Kabelthema genauer zu überprüfen. Ich mache das gerne so, dass man auch etwas einvernehmlich beschließt, wo wir dann sozusagen das gesamte Abgeordnetenhaus hinter uns haben. Vielleicht denken die einzelnen Fraktionen einmal darüber nach. Ich würde es für hilfreich halten, wenn man das tun würde. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Dann gehe ich zurück in die Rolle des Ausschussvorsitzenden.
– Frau Kollegin Dr. Brinker für die AfD, bitte!

Dr. Kristin Brinker (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Zuerst nur ein ganz kurzer Hinweis an die Kollegin Schillhaneck. Sie hatten das an dem Thema Dübel so schön zuge-spitzt erklärt. Ich bin wirklich nicht bekannt dafür, die Flughafengesellschaft in Schutz zu nehmen, aber da muss ich sie wirklich einmal in Schutz nehmen, denn je größer ein Projekt ist, je umfangreicher die technischen Anlagen sind, umso größer und umfangreicher sind auch die Bauvorschriften und da macht man sich als baulicher Laie kaum eine Vorstellung, was man da für einen Vorschriftenkatalog zu beachten hat, und da kann man ganz schnell irgend-wo im Aus landen. Insofern ist das tatsächlich eine sehr komplizierte Angelegenheit. Soviel nur kurz dazu.

Ich habe zum einen auch noch einmal direkt an Herrn Reinicke die Frage der Zuarbeit. Das hat Herr Stroedter, der Vorsitzende, auch schon gefragt. Wie gestaltet sich denn tatsächlich die Zuarbeit? Ist das im Plan oder nicht? Arbeiten Sie mit den Firmen, die Ihnen zuarbeiten oder die Grundlagen liefern müssen, entsprechend gut zusammen, und passt das auch gut in den Zeitplan?

Die zweite Frage noch mal an Herrn Lütke Daldrup wegen des Puffers: Sie haben verneint, dass der Puffer jetzt auf sechs Wochen zusammenschmolzen ist, wie ich meine, es aus der Vorlage ablesen zu können. Sie haben damit auch verneint, dass im Prinzip 95 Prozent der geplanten Arbeiten eigentlich just in time so ausgeführt werden müssen. Da hätte ich gerne noch einmal eine ganz konkrete Aussage, wie das mit der Puffergeschichte ist. Sollte Ihnen das hier nicht möglich sein im Ausschuss, dann auch gerne vertraulich im Anschluss, damit hier keine Informationen an irgendwelche Außenstehenden dringen.

Die dritte Frage noch mal zum Thema Controlling: Wie Sie wissen, haben wir immer das Thema Controlling angesprochen, angemahnt, insofern hätten Sie da unsere volle Unterstützung, und daran sollten wir auf jeden Fall weiterarbeiten. – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Frau Kollegin! – Jetzt hat sich als Nächster der Kollege Moritz gemeldet, der formal nicht dem Ausschuss angehört. Ich gehe davon aus, dass wir wie immer allen Kollegen, die zusätzlich da sind, Rederecht einräumen. – Dem wird nicht widersprochen. – Dann, Herr Kollege Moritz, haben Sie das Wort. – Bitte!

Harald Moritz (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich will gar nicht auf die einzelnen Bauleistungen zum fünften Mal eingehen, sondern vorhin gab es auch schon die Frage nach der Umstrukturierung der FBB, nach der Projektgesellschaft für den Bau. In einer der Vorlagen, die heute, nachher auch noch im vertraulichen Teil, besprochen werden, gibt es eine Umstrukturierung beim Real Estate. Ist das schon der Vorgriff der Projektgesellschaft oder vielleicht der Ersatz dafür? Da hätte ich gerne noch einmal ein paar Erläuterungen gehört.

Frau Fölster! Sie sind in Ihrem Vortrag davon ausgegangen, dass wir in diesem Jahr ein Passagierwachstum haben werden und von daher auch entsprechend Mehreinnahmen. Wenn ich die Statistik des ADV richtig verfolge, sind wir immer noch bei ungefähr minus 3 Prozent der Passagierzahlen, wenn man die Jahreszahlen zusammenzieht. Da wundert mich, dass wir im letzten Vierteljahr noch ein Plus hinbekommen wollen.

Dann habe ich eine andere Frage, und zwar, weil es relativ aktuell ist: Ich habe in der „Morgenpost“ einen Artikel gelesen, und mir ist auch bekannt, dass die Gesellschafterversammlung eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur Ausweitung der Nachtruhe beantragt hat. Da geht es um die Zeit von 5 bis 6 Uhr. Ich konnte in der „Morgenpost“ lesen, dass, wenn wir diese Stunde verschieben würden, das einen erheblichen wirtschaftlichen Nachteil der FBB nach sich ziehen würde und es sechs Millionen Passagiere im Jahr weniger sein würden bei einer halben Stunde Verschiebung oder bis 18 Prozent Verkehrsrückgang bedeuten sollte. Die Zahlen erstaunen mich sehr, denn so viele Flüge dürfen in der Nacht gar nicht abgewickelt werden und schon gar nicht in einer halben Stunde. Da möchte ich gerne für unsere Fraktion beantragen, dass wir diese internen Untersuchungen oder Berechnungen oder dieses Gutachten gerne einmal für den Ausschuss bekommen könnten. – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege! – Dann für die CDU-Fraktion Herr Kollege Freymark!

Danny Freymark (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich bin ein bisschen überrascht. Man weiß heute gar nicht, wer Koalition und wer Opposition ist. Ich weiß nicht, ob Sie in der

Vorbesprechung den falschen Kaffee ausgeschenkt haben, Herr Lütke Daldrup, aber bei den Fragen – Die eine fragt, ob Sie Fachfirmen beauftragen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Herr Kollege Freymark! Kommen Sie mal in den Untersuchungsausschuss, da merken Sie, wer die Opposition ist.

Danny Freymark (CDU): Okay! – [Zuruf von Anja Schillhaneck (GRÜNE)] – Absolut, Frau Schillhaneck! Ich bin Ihnen immer wieder dankbar für Ihre wertvollen Hinweise, die mich zu einem besseren Menschen werden lassen. – Vielen Dank!

Ich will trotzdem noch einmal deutlich machen, dass ich den Eindruck habe, dass die Koalition in ihrem Misstrauen anscheinend über die Sommerpause gewachsen ist. Der Vorsitzende sagt: Fifty-fifty. Herr Otto schreibt mir das zu, dass ich das gesagt hätte, aber die Aussage stammt von Herrn Stroedter. Er glaubt nicht so recht an den richtigen Eröffnungstermin. Es wird heute der Puffer immer wieder in den Fokus gestellt. Herr Lütke Daldrup ist aus welchen Gründen auch immer nicht bereit, seinen Puffer näher zu definieren. – [Zuruf von Marcel Luthé (FDP)] – Das werden wir gleich noch einmal feststellen, Herr Luthé. – Er hat nicht den Baugeschäftsführer bekommen. Er hat jemanden bekommen für das Thema Bauen, aber nicht den Baugeschäftsführer, also auch hier ist ihm weitesten Sinne die Koalition oder zumindest der Aufsichtsrat nicht gefolgt. Deswegen stelle ich für mich die Frage: Hat denn die Koalition überhaupt noch das Vertrauen? Ich habe es, ich habe es auch deutlich gemacht, aber vielleicht fehlt auch manchmal das Votum der Koalition. Ich hoffe, dass Sie, Herr Lütke Daldrup, sich in Ihrer Arbeit unterstützt fühlen. Deswegen frage ich ganz provokant: Was können wir Abgeordnete tun mit unserem Wirken, damit Sie sich noch besser unterstützt fühlen und auch den Oktober 2020 halten können, oder was sollen wir möglicherweise nicht tun? – Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke, Herr Kollege! – Dann der Kollege Schatz für die Linke!

Carsten Schatz (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Herr Freymark! Ich gehe mal davon aus, dass Sie den klugen Spruch kennen: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Insofern üben wir hier parlamentarische Kontrolle aus.

Vielen Dank, Herr Lütke Daldrup, für die umfangreiche Beantwortung der Fragen, die ich gestellt habe! – An drei Stellen möchte ich gerne noch einmal nachfragen, und zwar bei dem Punkt: Ergänzungsvereinbarung mit Caverion. Ist das abgeschlossen? Und dass Sie noch einmal sagen – das wäre die zweite Frage –: Um welche Regelung handelt es sich grob? Vielleicht können wir das unter Umständen auch erst nachher machen im nichtöffentlichen Teil. Die dritte Frage: Wie ist es mit der AVL, also der Anordnung von Leistungen auf Stundenbasis? Da wäre meine Frage, ob Sie sagen können, um welche Firmen und Gewerke es sich handelt. – Danke!

Jörg Stroedter (SPD): Vielen Dank! – Ich habe im Augenblick keine weiteren Fragen vorliegen. Dann können wir wieder in die Beantwortungsrunde gehen. – Herr Lütke Daldrup, Sie haben das Wort!

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB; Vorsitzender der Geschäftsführung): Anordnung für Leistungen: Das Volumen nimmt ab. Die Anordnungen zur Leistung ergehen weitestgehend – das wird mir jede Woche reportet, insofern habe ich einen ganz guten Überblick – aufgrund von Mängelfeststellungen und den Arbeiten, die zur Mängelbearbeitung erforderlich sind. Das betrifft im Wesentlichen die Gewerke, die wir heute diskutieren. Das betrifft aber auch ein Gewerk, das wir heute nicht diskutieren. Das ist die ganze Frage des Hochbaus, denn, wenn wir in die finale Fertigstellung kommen, werden auch eine Menge abschließende hochbauliche Leistungen erforderlich, wie zum Beispiel die Decken, die wieder final hergestellt werden. Auf der einen Seite sind die Decken weitgehend aufgeklappt im Flughafen, das kennen Sie. Die Kühldecken sind heruntergeklappt. Die müssen wieder eingeklappt werden. Dann müssen sie mit Kühlmittel beschichtet werden. Das macht die Firma Caverion. Das ist auch ein Teil Ihrer zweiten Frage. Dann ist unter den Decken eine Membran anzubringen. So ist es damals im Wesentlichen geplant worden. Wir haben natürlich auch Deckenbereiche, wo in den Deckenspiegeln, diese weißen Rigipsbereiche, Öffnungen erfolgt sind, und die müssen natürlich auch wieder final verschlossen werden. Oder, ein anderes Beispiel: Wir haben in der Verteilerebene zwischen Bahnhof und Flughafen im Erdgeschoss die Situation, dass wir dort Nachrüstarbeiten machen mussten im Zuge der Abstimmung zwischen Eisenbahnrecht und Bauordnungsrecht. Das ist jetzt in der finalen Fertigstellungsphase, und das war beispielsweise auch Gegenstand von AVLs, die im Mai, Juni, Juli ausgereicht worden sind.

Bei der Firma Caverion, das kann ich abstrakt beantworten, das ist, glaube ich, auch ausreichend, haben die Leistungen, die dort beauftragt werden, zum Teil damit zu tun, dass die betrieblichen Leistungen – wenn die Anlagen fertig sind, müssen sie betrieben werden, bis unser Betrieb sie übernimmt, der dann eigene Vertragspartner, vielleicht auch neue bindet, denn wenn eine Anlage fertig ist, muss sie betriebssicher unterhalten werden –, und es betrifft zum Teil andere Leistungen, die sich ergeben haben aus den damals in der abschließenden Vereinbarung nichtdefinierten Leistungen finanzieller Art. Wir hatten damals verschiedene Pakete. Sie erinnern sich an die Diskussion, wenn das Paket der Altvorgänge, das Paket, das bis zum 31. August zu leisten war, das wir definieren konnten, und ein Restbetragsbestandteil, den wir noch nicht definieren konnten, weil wir im Dezember, als der Vertrag geschlossen worden ist, noch nicht alle Planungen hundertprozentig abgeschlossen hatten, und diese nichtdefinierten Bereiche werden jetzt in der 17. ADV entsprechend definiert. Das sind die Kernpunkte, also betriebliche Leistungen, nichtdefinierte Leistungen und einige sich zusätzlich ergebenden Leistungen aus der Mängelbearbeitungssystematik.

Die Frage von Herrn Freymark ist, glaube ich, eher rhetorischer Art gewesen. – [Danny Freymark (CDU): Nein!] – Es ist völlig klar, dass eine Geschäftsleitung eines kommunalen Unternehmens mit mehreren Gesellschaftern immer froh ist, wenn die Gesellschafter die Arbeit kritisch und konstruktiv begleiten.

Die aktuelle Entwicklung der Verkehrszahlen ist vielleicht ganz interessant. Das war die Frage von Herrn Moritz. Im Monat September stellt sich das ein, was wir schon Anfang des Jahres erwartet haben, nämlich dass die Verkehrsnachfrage deutlich höher ist als im letzten Jahr. Wir hatten im Monat September 3,4 Millionen Fluggäste an den Berliner Flughäfen. Das waren 6,3 Prozent mehr als im Monat September 2017, weil ab September 2017 die Air-Berlin-Insolvenz langsam Konsequenzen hatte. Der Unterschied wird zum Jahresende noch deutlicher werden. Wir sind mittlerweile nur noch 1,3 Prozent unter den Verkehrszahlen des letzten Jahres. Januar bis September liegt nur noch 1,3 Prozent unter den Verkehrszahlen des Jahres

2017. Ich denke, im Oktober werden wir den Break Even erleben, und nach Oktober werden wir wachsende Verkehrszahlen erleben und in etwa in die Region kommen, soweit man das prognostizieren kann, die Frau Fölster eben in Zahlen vorgestellt hat. Wir sind also ganz zufrieden mit den Verlaufskurven, weil sie sich ziemlich exakt so darstellen, wie wir es Anfang des Jahres auch nach den Flugplänen erwartet haben. Die Flugpläne sind für den Winterflugplan klar. Insofern wird sich der Trend, den ich gerade geschildert habe, nachhaltig durchsetzen. Das ist besonders sichtbar in Tegel. In Tegel hatten wir im September im Vergleich zum Vorjahresmonat 11 Prozent mehr Verkehr. In Schönefeld etwas weniger. Das hängt auch mit bestimmten Verlagerungsprozessen bei Easyjet zusammen. Das hängt aber auch mit den Streiktagen in Schönefeld zusammen, die bei Ryanair mehrfach zu einer gewissen Verkehrsreduzierung geführt haben.

Die Frage, was ist im Real-Estate-Bereich gemacht worden: Wir haben eine Strukturveränderung in den letzten Monaten insofern durchgeführt, dass wir den Bereich des Anforderungsmanagements bei neuen Projekten systematisch neu aufgesetzt haben. Das war eine Schwachstelle in der bisherigen Unternehmensstruktur. – Zum Zweiten haben wir das Thema der Eigentümerverantwortung im Unternehmen klar geregelt und Eigentümerverantwortung und operative Verantwortung klar auseinandergenommen. Im Bereich Real Estate sind sozusagen das Anforderungsmanagement, die Projektentwicklung und die Bestandsmanagementeigentümerverantwortung verankert, und operative Bereiche wie Operations oder Facility-Management haben dann die operativen Ausführungen zu tätigen. Da gibt es auch klare Vereinbarungen zwischen den Bereichen, die es sozusagen nachhaltig machen.

Projektgesellschaft: Dort hat das Unternehmen einen Untersuchungsauftrag, also einen Prüfauftrag. An dem arbeiten wir. Wir werden im November im Aufsichtsrat einen weiteren Zwischenbericht geben. Ich habe bereits im August dazu einen Zwischenbericht gegeben. Wir haben mit der Entwicklung des Terminals T3 eine Bauaufgabe vor uns, wo wir etwa in der Mitte des nächsten Jahres eine Struktur brauchen, die das Projekt weiterführt. Zurzeit wird das Projekt konzeptionell vorbereitet. Es wird ein Raumbuch erarbeitet, ein Lastenheft erarbeitet. Das soll etwa im späten Frühjahr 2019 abgeschlossen sein, und dann wäre der Zeitpunkt, wo eine Organisationseinheit der Bauorganisation das übernehmen muss. Das kann eine Projektgesellschaft sein. Das könnte auch die klassische Bauorganisation sein. Diese beiden Möglichkeiten gibt es. Insofern ist der Entwicklungsprozess der Projektgesellschaft auf diesen Zeitpunkt hin terminiert. Der neue Kollege, der uns verstärken wird, der auch Erfahrung aus der Münchener Tätigkeit mit Projektgesellschaften hat, die mit der Lufthansa da existiert haben, wird sicher auch noch wertvolle Beiträge leisten können.

Die Frage, Sie haben die 95 Prozent in die Debatte gebracht, verstehe ich, ehrlich gesagt, nicht ganz. Wir haben in vielen Gewerken den Prozess schon komplett abgeschlossen. In anderen Gewerken, in vier kritischen Gewerken, sind wir mitten in den Prüfprozessen, vielleicht schon mehr als die Mitte, zwei Drittel vielleicht schon. Wir werden noch Nachprüfprozesse haben, insofern kann ich mir die 95 Prozent nicht zu Eigen machen. Ich kann nur sagen, wie der Prozess ist. Der Bauprozess ist abgeschlossen. Wir sind im Mängelbeseitigungsprozess aufgrund von Prüfergebnissen. Ich würde das nicht mit solchen Prozentzahlen klassifizieren, sondern wir haben es terminlich sehr eng konzipiert. Wir haben die Prüfzeiträume auch mit den Prüfsachverständigen – das ist ein sehr wichtiger Punkt gewesen – im Einzelnen abgestimmt, die mit einer zweistelligen Personenzahl den Prüfprozess durchführen und bei Gewerken mit bis zu fünf Sachverständigen dort tätig sind. Das ist eine sehr intensive Abstim-

mung. Prüfprozesse und Mängelbeseitigungsprozesse müssen auch vernünftig getaktet sein, denn wenn Sie den Strom abschalten, können Sie keine Sachen prüfen, bei denen Sie Strom brauchen. Insofern sind die Arbeiten entsprechend im Zeitfenster zu definieren, damit es funktioniert. Deshalb auch die Anforderungen an die Unternehmen, die wir in einigen Wochen stellen, in bestimmten Bereichen in zwei Schichtbetrieben zu arbeiten, damit wir die eine Zeit zur Mängelbeseitigung nutzen können und die andere Schicht zu Prüfprozessen, wo die Anlagen nicht angefasst werden dürfen.

Caverion – das war die Frage des Vorsitzenden: Ich kann das am Ende so beantworten, Herr Vorsitzender: Wir werden nach jetzigem Stand die Arbeiten in diesem Jahr und die Prüfprozesse im Frühjahr abschließen. Das ist der aktuelle Stand. Es gibt einzelne Themen, die noch neu entstanden sind, nach Dezember 2017. Das sind Themen zu den Anlieferhöfen. Das sind Themen bei der Busumfahrt und andere Themen, wo auch andere Gewerke beteiligt sind, und daraus hat sich dieses Tableau final so dargestellt. – Zur Frage der Zusammenarbeit mit den anderen Firmen wird sicher Herr Reinicke noch etwas sagen.

Wieso haben wir ein mittelständisches Unternehmen in den Prozess einbezogen? – Auf der einen Seite, um bestimmte Arbeitsvolumina abbilden zu können, weil wir sehen, in diesem sehr starken Anbietermarkt, dass die Firmen erhebliche Schwierigkeiten haben, genügend Leute auf die Baustelle zu bringen. Um Ihnen einmal ein Beispiel zu geben: Die Firma ROM beschäftigte bei 135 Mitarbeitern, die auf der Baustelle zurzeit tätig sind, in der letzten Woche zehn Subunternehmen. Daran kann man sehen, wie groß der Aufwand ist, entsprechendes Personal auf die Baustelle zu bekommen, weil viele Firmen auch nur über relativ geringe Anteile eigener gewerblicher Mitarbeiter verfügen, dann klassische eingeführte Subunternehmer haben, mit denen sie schon seit Jahren zusammenarbeiten, aber immer wieder auch das Problem haben, neue Subunternehmer zu binden, um die Auftragsvolumina abwickeln zu können. Das ist sicher hier auch deutlich anders geworden in den letzten Jahren, als wir es vor vier oder fünf Jahren gesehen haben.

Es gab aber einen zweiten Grund, den will ich durchaus klar benennen. Wir wollten bei bestimmten Baufeldern einmal sehen, wie ein anderes Unternehmen performt. Wir wollten eine Referenz haben, wie ein anderes Unternehmen performt, in Relation zu dem Unternehmen, das die Hauptleistung zu erbringen hat. Der Prozess hat sicher auch zu einigem Gegrummel auf der Baustelle geführt, aber auch zu einem gewissen Dynamisierungsprozess. Insofern war das eine Entscheidung, die wir im Nachhinein immer noch für vernünftig halten.

Bei den Kabelgewerken haben wir es auf der einen Seite mit einem Mengenproblem zu tun. Wir haben eine gewisse Abarbeitungsgeschwindigkeit einzuhalten. Das ist eine Dimension von etwa 100, 200 Mängeln in der Woche, die abgearbeitet werden müssen, damit das Zeitziel erreicht werden kann. Wir haben es aber auch mit verschiedener Klassifikation von Mängeln zu tun. Es gibt Mängel, die auf jeden Fall vor Beginn der WPP final beseitigt werden müssen. Es gibt aber auch Mängel, die noch nachlaufend abgearbeitet werden können. Insofern ist die Clusterung der Mängel in diesem Feld ein relativ wichtiges Thema. Das Ziel und der Plan, den ich Ihnen vorgetragen habe, geht davon aus, dass wir im April so weit sind, dass die Voraussetzungen für die Wirkprinzipprüfung vorhanden sind. – Zum Aufsichtsratscontrolling müsste der Aufsichtsrat etwas sagen. Dazu will ich mich nicht einlassen.

Noch ein Wort zur „Peinlichkeit“: Ich verstehe die Sorgen des Parlaments und der Öffentlichkeit, aber Sie können sich sicherlich vorstellen, dass die Geschäftsleitung insbesondere den Fokus darauf hat, sich diese Peinlichkeit, die manche herbeireden, zu ersparen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke! – Herr Reinicke, bitte!

Thomas Reinicke (Bosch Sicherheitssysteme GmbH): Herr Vorsitzender! – Ihre Frage noch einmal konkret zum Thema Arbeitsgruppe 05, die Voraussetzungen, die schließt aus meiner Sicht ein bisschen an den Hinweis von Frau Brinker zum Thema Zuarbeit an. Wie wird das koordiniert? Gibt es da Schwierigkeiten bei den Voraussetzungen der Erfüllung unserer Arbeiten? – Koordiniert wird das durch die Objektüberwachung direkt. Hier gibt es Absprachen, die von der Objektüberwachung koordiniert werden. Das ist ein laufender Prozess. Es gibt Themen, die nicht eingehalten werden, andere Themen werden eingehalten, und es wird alles darangesetzt, wenn Nacharbeiten an einer Stelle nötig sind, dass die entsprechend durch zusätzliches Personal kompensiert werden. Der Prozess läuft. Voraussetzungen sind nötig, damit bestimmte Arbeiten erledigt werden – ich will das jetzt nicht weiter vertiefen –, und in der Phase, wo viele parallel arbeiten auf der Baustelle, ist das, glaube ich, ein ganz normaler Vorgang, dass man darauf achtet, dass die entsprechenden Voraussetzungen auch eingehalten werden. Bisher hat das gesamte Zusammenarbeiten auf diesem Feld nicht dazu geführt, dass aus unserer Sicht, Bosch, unsere eigenen Termine verschoben werden.

Nachgesetzt dazu: Frau Schillhaneck! Sie hatten den Eindruck, dass die Inbetriebnahme droht. Ich verweise auf mein Eingangsstatement. Wir haben von den 36 Brandmeldezentralen jetzt schon 31 final übernommen und in Betrieb genommen, also der Inbetriebnahmeprozess läuft seit langer Zeit auf Hochtouren. Ich möchte an der Stelle nur ganz deutlich auch noch einmal mit dem Hinweis auf die persönliche Betroffenheit aller Beteiligten klarmachen, dass wir nichts unversucht lassen, ganz klar jeden kleinen Detailtermin einzuhalten, und dass wir ein hohes Engagement haben, mit allem, was uns möglich ist, die Termine einzuhalten. Daher der Hinweis, dass das dann durchaus zu persönlicher Betroffenheit bei den beteiligten Mitarbeitern führt. Für uns ein wichtiges Kriterium, um den nächsten Meilenstein, den Abschluss der Sachverständigenprüfung und die Voraussetzung für die Wirk- und Prinziptests zu erreichen, war, dass wir in Mainpier Nord und Mainpier Süd in der Brandmeldeanlage 61 und 62 die Inbetriebsetzung und die Überprüfung planmäßig bis Ende August abgeschlossen haben. So wie der Terminplan das vorgesehen hatte, haben wir das auch umgesetzt. Insofern ist das ein Stückchen mehr an Sicherheit für die Einhaltung des Gesamtterminplans. Und noch einmal – ganz klares Engagement: Wir sehen den Terminplan jetzt für erreichbar bis Anfang Februar zum Abschluss der Arbeiten an. – Danke schön!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann hat Herr Kollege Urbatsch das Wort!

Marc Urbatsch (GRÜNE): Wenn ich noch einmal nachfragen darf hinsichtlich des Passagierwachstums: Ich habe Sie richtig verstanden, dass Sie dieses Jahr von 6,3 Prozent ausgehen oder was war eben die Zahl?

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB; Vorsitzender der Geschäftsführung): Entschuldigung! Wir hatten im September 6,3 Prozent mehr Passagiere als im September 2017, das heißt, seit Juli übertreffen wir knapp und im August stärker und im September sehr deutlich die Vorjahreszahlen, während die ersten sechs Monate unter den Vorjahreszahlen lagen. Aufgrund dieser

Basis und dem, was wir wissen, was die Airlines an Flugplanungen für den Winter angemeldet haben, welche Slots sie haben, gehen wir davon aus, dass wir knapp unter 35 Millionen Passagieren in diesem Jahr landen werden.

Marc Urbatsch (GRÜNE): Danke noch einmal für die Erklärung, aber das würde dann trotzdem bedeuten, ich habe es jetzt mal auf die 35,2 Millionen gerechnet, Sie schreiben hier im Papier 34,9 Millionen, dass wir, also jetzt mit meiner verkehrten Zahl, die leicht abweicht, bei 5,7 Prozent Wachstum in diesem Jahr wären. Der „Tagesspiegel“ schreibt, dass Sie im Endeffekt langfristig, das ist sicherlich noch eine andere Relation, aber es ist trotzdem, wenn man guckt, 5,7 Prozent, Sie gehen langfristig, schreibt der „Tagesspiegel“ von 2,1 bis 2,7 Prozent aus, dann ist das sicherlich verkehrt. Sie haben dort revidiert und gehen von anderen Wachstumsprognosen aus für die kommenden Jahren, denn das liegt jetzt auch schon – – Jetzt kann man sagen, mit Air Berlin, natürlich, dass die Steigerungen dieses Mal prozentual besonders groß zum Vorjahr sind, aber dennoch sieht man, dass das eine Wahnsinnsdynamik ist, und auch jetzt im August, wenn ich es richtig gesehen habe, sind wir beim Wachstum, und im August gab es noch keine Air-Berlin-Probleme oder nicht auf jeden Fall so virulent, bei 3,4 Prozent. Der Bundesdurchschnitt geht auf jeden Fall auch von höheren Zahlen aus, dass wir doch erheblich über diesen angedeuteten, vom „Tagesspiegel“ natürlich nur angedeuteten, Prozentzahlen von inzwischen 2,1 und 2,7 Prozent sind.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Wir sammeln. Sie sind fertig, Herr Kollege Urbatsch? – Gut, dann Frau Dr. Brinker!

Dr. Kristin Brinker (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich will zum dritten Mal auf die Pufferfrage eingehen und nur ganz kurz richtigstellen. Die Unterlage, auf Seite 14, die Sie uns zur Verfügung gestellt haben – wir gucken uns das schon sehr genau an und versuchen, das auch zu verstehen, was Sie uns aufzeichnen. Demnach ist es aus meiner Sicht so, dass der Puffer deutlich zusammengeschrumpft ist. Diese grauschraffierte Fläche, Reserve für den Start der Wirkprinzipprüfung, ist aus unserer Sicht ziemlich deutlich zusammengeschrumpft, wenn ich mir andere Unterlagen von früher anschau, nämlich von ca. sechs Monaten auf jetzt ca. sechs Wochen. So ist die Interpretation, die ich jetzt hier sozusagen machen kann. Klar ist, das habe ich auch vorhin versucht, deutlich zu machen, dass mit Baufortschritt natürlich auch die Risiken irgendwann sinken. Das ist auch klar, dass man, je mehr Baufortschritt ist, auch keine sechs Monate Puffer mehr braucht. Aber trotzdem haben wir jetzt noch zwei Jahre Strecke bis zur Eröffnung, und erst da haben wir dann die sechs Wochen Puffer, also ca. 5 Prozent Puffer. Das ist der Punkt, und deswegen ist der Umkehrschluss dann auch, zu sagen: Okay, 95 Prozent der Arbeiten müssten dann in time, im Plan erledigt werden. Darum geht es hier, und so würde ich zumindest dieses Schema, das Sie uns gegeben haben, interpretieren. Wenn das nicht so ist, wunderbar, dann herzlichen Glückwunsch, dann wäre es toll. Dann hoffen wir alle, dass das klappt im Oktober 2020. Aber so würde ich zumindest diese Grafik, die Sie uns gegeben haben, interpretieren. – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Frau Dr. Brinker! – Dann bin ich selbst wieder dran als Sprecher der SPD-Fraktion.

Jörg Stroedter (SPD): Ich interpretiere die Zahlen aber so, dass trotzdem erst einmal – Stand bis Ende August 2018, das hängt natürlich mit Air Berlin zusammen – wir bei minus 2,3 Prozent sind, so wie es da steht. Wir kommen jetzt in die Monate, wo es wieder aufwärts-

geht, aber insgesamt sind wir noch im Minus. Insofern ist es erst einmal trotzdem eine kleine Delle in dieser Dauerentwicklung, die gewesen ist, nach oben.

Zweitens würde ich gerne noch einmal wissen: Gibt es jetzt noch von diesen fünf Playern, von denen Sie immer reden, den Hauptplayern, immer noch Firmen, mit denen Sie keine abschließenden Vereinbarungen haben, aus denen sichergestellt werden kann, dass das Interesse der Firmen unabhängig vom Renommee und unabhängig von möglichen anderen Aufträgen, die man bekommen kann, nicht mehr darin besteht, dass man durch Nachträge weiterhin wirtschaftlichen Profit erzielen kann, sind also alle fünf Firmen entsprechend abgesichert?

Der dritte Punkt: Ich will bei dieser Kabelgeschichte noch einmal nachfassen, weil ich nicht gerne die Debatte dann im Dezember deutlicher führen möchte als heute. Ist es möglicherweise doch so, dass es nach wie vor eine ganze Menge Kabel gibt, die falsch verlegt worden sind und dass dann das eine oder andere wieder komplett neu gemacht werden muss? Das würde ich gerne einmal von Ihnen bestätigt bekommen oder nicht bestätigt bekommen. Davon hängt sicherlich vieles ab, ob wir überhaupt in die Nähe dessen kommen, dass wir diesen Eröffnungstermin halten können, von diesen Wirkprüfungsverfahren einmal ganz abgesehen. Dass da enorme Risiken drin sind, wissen Sie selber, weil niemand dieses ganze komplexe System jemals weltweit geprüft hat und du immer noch in der Situation bist, dass wir hier in Einzelprüfungen sind, wo wir immer noch in Einzelbereichen laufend Probleme haben, was sicherlich nicht unüblich ist. Aber das will ich im Augenblick weglassen. Entscheidend ist für mich erst einmal die Kabelfrage, denn wir brauchen uns über die abschließende Prüfung nicht zu unterhalten, wenn die Kabelfrage nicht ordnungsgemäß geklärt ist.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Gibt es noch weitere Fragen im Augenblick? – Dann würde ich Herrn Lütke Daldrup bitten, die jetzt gestellten Fragen zu beantworten, und dann könnten wir noch einmal an Frau Fölster gegebenenfalls finanzielle Fragen stellen. – Bitte, Herr Lütke Daldrup!

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB; Vorsitzender der Geschäftsführung): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Nochmals zu den Zahlen: Die lagen im ganzen ersten Halbjahr unter den Zahlen des Jahres 2017 beim Verkehrsaufkommen. Das hat sich dann im Sommer, im Juli, fast auf plus/minus Null mit einem ganz leichten Plus verbessert, dann haben wir im August ein stärkeres Plus und im September ein deutlich stärkeres Plus gehabt.

Wir erwarten zum Jahresende, auf das ganze Jahr 2018 gesehen, an die 35 Millionen Passagiere in Relation zu den 33,3 Millionen im letzten Jahr, und im Jahr davor waren es 32,9 Millionen. Das sind die Zahlen, von denen wir momentan ausgehen.

Die andere Frage, die Sie aufgeworfen haben, ist: Was ist die Gesamtprognose? – Die Gesamtprognose bezieht sich auf die Frage: Was erwarten wir 2030, 2040? – Das sind die Zahlen, die die SPG, der Gutachter für die Flughafengesellschaft, jedes Jahr ermittelt. Wir haben sie auch nach der Air-Berlin-Insolvenz überprüfen lassen, und es zeigt sich, dass die Gesamtprognose in den Jahren 2030, 2040 sehr stabil ist, es sind die Zahlen, die wir immer kommuniziert haben. Da gibt es immer wieder Leute, die sagen, das ist besser oder das ist schlechter. Wir werden mal sehen. Gerade in der Umweltdebatte haben wir immer wieder auch Diskussionen darüber: Soll man überhaupt innerdeutsch fliegen, und wenn ja, ab wann ist Fliegen überhaupt gerechtfertigt? Was wird mit dem Kerosinpreis passieren? – Da sind bekanntermaßen mikro- und makroökonomische Faktoren, die wie bei jeder Prognose nicht hundertprozentig sicher prognostiziert werden können. Man muss aber eins zur Kenntnis nehmen: Wir sind in Berlin ein Markt, der für das Low-cost-Segment, das in der Vergangenheit besonders wachstumsstark war, schon sehr weitgehend erschlossen ist. Unser größter Kunde ist Easyjet, ein bekannter Low-cost-Carrier. Die Lufthansa-Gruppe, die mit Eurowings zur Hälfte auch ein Low-cost-Carrier geworden ist, hat 25 Prozent Marktanteil, davon hat Eurowings etwa 10 bis 11 Prozent. Dann haben wir Ryanair mit 15 Prozent Marktanteil usw. Wir haben bereits einen überdurchschnittlich hohen Low-cost-Anteil in Berlin entwickelt, der zu den Spitzenwerten in Europa zählt. Insofern ist dieses Marktsegment, das an anderen Flughäfen noch Wachstumspotenziale hat, hier sicherlich begrenzter. Wenn Sie die aktuelle Debatte um die Begrenzung der Eckwerte an Flughäfen sehen, sehen Sie auch, wie versucht wird, diesen Markt möglicherweise auch an anderen Flughäfen begrenzt zu halten.

Die Kabel: Ich glaube, der Begriff von falsch verlegten Kabeln ist nicht mehr der zutreffende Begriff, um das Problem zu beschreiben. Das heißt, wir haben nicht in Größenordnungen falsche oder falsch verlegte Kabel. Das ist in den Jahren 2014, 2015 und 2016 weitestgehend aufgearbeitet worden. Wir haben es mit Installationsmängeln, mit nicht fachgerecht geschlossenen Brandschotts, mit nicht ausreichenden Abhängesystemen, mit falsch verwendeten Dübeln usw. zu tun, mit handwerklichen Fehlern, die durch die ÜSV-Prüfung aufgedeckt worden sind. Diese müssen abgearbeitet werden.

Ich will mal ein Beispiel nennen, um vielleicht ein bisschen deutlicher zu machen, dass es auch nicht nur eine Frage ist, die man pessimistisch betrachten muss. Wir haben es geschafft, mit ähnlicher Problemlage den Pier Süd ans Netz zu bringen. Auch da haben wir uns mit den Playern Bosch, Siemens und ROM durch die Kabelproblematik gearbeitet, und am Ende haben wir die Nutzungsfreigabe bekommen. Das soll deutlich machen, dass wir schon eine gewisse Erfahrung darin haben, wie die Probleme behoben werden können, und wir haben einen sehr intensiven Prozess mit den Sachverständigen hinter uns, um dieses Thema zu bearbeiten. Insofern kann man Risiken auf der Zeitebene nicht bestreiten, aber der Erkenntnisprozess über die generelle Problematik ist sehr weit vorangeschritten.

Zweiter Punkt: Wir führen bereits Interaktionstests durch, wo das Zusammenwirken der verschiedenen Anlagen geprüft wird. Das haben wir im Main Pier Nord schon weitgehend abgeschlossen – darüber haben wir noch nicht sehr viel öffentlich berichtet –, deshalb sind wir uns auch relativ sicher, dass es funktioniert. Die Tests waren sehr positiv.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Herr Goiny für die CDU-Fraktion – bitte sehr!

Christian Goiny (CDU): Ich habe aufgrund Ihrer letzten Ausführungen und der Frage des Ausschussvorsitzenden eine Nachfrage hinsichtlich der Kabelthematik. Sie sagten, falsch verlegte Kabel sind kein Problem mehr, es gibt aber noch Installationsmängel. Können Sie mal darstellen, was der Unterschied zwischen einem falsch verlegten Kabel und einem Installationsmangel ist?

Vorsitzender Jörg Stroedter: Bitte!

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB; Vorsitzender der Geschäftsführung): Um das ein bisschen allgemeinverständlich zu formulieren – das ist ja eine relativ komplexe Materie –: Wenn Sie ein falsches Kabel haben, das nicht der Norm entspricht, das die falsche Brandklasse hat, ist das ein falsch verlegtes Kabel, wo Sie Kabel komplett neu ziehen, also das alte Kabel rausnehmen und es ersetzen müssen. Dieses ist nicht unser Thema. Installationsmangel heißt, Sie haben Kabeltragsysteme, wo Sie auf 1,50 m eine Aufhängung an die Decke brauchen. Wenn Sie fünf Trassen drin haben, brauchen Sie eine doppelte Aufhängung, die fünfte Trasse müssen Sie separat aufhängen. Wenn Sie darin eine Schräge haben, brauchen Sie in der Mitte eine weitere Aufhängung. Also ergänzende Aufhängesysteme sind ein Thema. Ein zweites Thema ist: richtiger Dübel in der richtigen Wand. Drittes Thema ist: richtiges Label, richtiger BKS-Code auf dem Kabel, und zwar auf jedem Kabel ein BKS-Code, der auch mit der BKS-Datei übereinstimmt. Viertes Thema ist: Sie haben eine Sonderzulassung für diese Situation, weil Sie nicht mit der Normlösung dort arbeiten können. Sie müssen Sonderzulassungen vor Ort etikettieren mit so einem großen Bapper, den Sie auf ein Metallschild aufbappen müssen, das an das Kabel gehängt wird, damit der ÜSV es sieht. Fünfter Mangel ist: Sie brauchen eine Dokumentation, die dem entspricht. Also das sind die Mängel, die bei einer perfekt handwerklich ausgeführten Installation nicht mehr hätten vorhanden sein dürfen, aber noch von den ÜSVs gefunden worden sind, obwohl schon drei Generationen von Geschäftsführern sich mit Kabeln beschäftigen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke, Herr Lütke Daldrup! – Herr Goiny, bitte!

Christian Goiny (CDU): Noch eine kurze Nachfrage: Das klingt ja eigentlich viel schlimmer als falsch verlegte Kabel. Die Antwort auf die Frage des Ausschussvorsitzenden, ob dieses ganze Kabelproblem, um es mal generell zu formulieren, am Ende tatsächlich noch zu einer Problematik bei der Inbetriebnahme führen kann, habe ich noch nicht ganz verstanden. Ja oder nein? Sie haben viele spannende Sachen erzählt, und ich glaube Ihnen auch, dass Sie sich intensiv mit all diesen Themen beschäftigt haben, aber sehen Sie es uns nach, dass wir da am Ende auch gerne die politische Antwort hätten.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Herr Lütke Daldrup zur Beantwortung dieser Frage!

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB; Vorsitzender der Geschäftsführung): Mit einer politischen Beantwortung muss ich mich ja funktionsgemäß sehr zurückhalten. Ich kann Ihnen nur sagen: Da wir zum Eröffnungstermin stehen und am Pier Süd bewiesen haben, dass wir die vergleichbaren Probleme einer Kabelinstallation in den Griff bekommen haben, gehen wir

davon aus, dass wir dieses Problem auch so lösen werden, dass die Inbetriebnahme nicht gefährdet ist.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich hatte noch die Frage nach den Firmen gestellt, ob Sie jetzt mit allen Hauptplayern dort Vereinbarungen haben. Können Sie das noch beantworten?

Dann will ich noch eine Frage hinzusetzen, weil so gerne über die Frage der Zuwächse, der Kapazitäten gesprochen wird. Hat irgendjemand bei Ihnen im Hause schon mal untersucht, welche Auswirkungen die neue Bahnstrecke Berlin-München auf diese Entwicklung haben wird? Wir haben ja einen extrem hohen Anteil innerdeutscher Flüge, wir haben bei der Lufthansa und ihren Töchtern München als Hauptziel, und die Bahn hat jetzt schon gigantischen Zuwachs. Die werden sicherlich nicht alle zusätzlich von irgendwoher oder von der Straße kommen, sondern da werden auch eine ganze Menge dabei sein, die nicht mehr fliegen. Ist das schon mal in irgendeiner Art und Weise berücksichtigt worden, denn das könnte ja, wenn man jetzt mal ein Jahr weiterdenkt – die Bahn setzt jetzt drei neue Sprinter ein –, in der Frage der Kapazität von wichtiger Bedeutung sein.

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB; Vorsitzender der Geschäftsführung): Die eine Frage habe ich in der Tat übersehen, Herr Vorsitzender! Wir haben noch nicht mit allen fünf großen Playern abschließende Vereinbarungen getroffen. Wir haben zwar mit allen vertragliche Grundlagen, aber die Vereinbarungen, die auf Pauschalierung hinauslaufen, haben wir mit Caverion, Bosch und T-Systems getroffen und verhandeln mit Siemens. Bei ROM besteht aufgrund der Vertragslage keine grundlegende Bereitschaft, so eine vertragliche Änderung mit uns zu verabreden. Das ist der Status.

Die Frage nach der Bahnstrecke Berlin-München kann ich nur aus dem Kopf etwas grober beantworten. Wir haben die Zahlen sicher auch im Einzelnen präsent. Wir haben bei dem Flugverkehr nach München etwa 50 Prozent, vielleicht sogar ein bisschen mehr, Kunden, die in München umsteigen. Die werden aller Voraussicht nach nicht auf die Bahn umsteigen wollen, weil die Erreichbarkeit über den direkten Transfer besser ist. Bei der anderen knappen Hälfte, die München als Ziel hat, ohne eine Transferleistung in Anspruch zu nehmen, im Wesentlichen der Lufthansa, sind Auswirkungen feststellbar. Ich habe nicht die aktuellen Zahlen, aber die damaligen Untersuchungen im Vorfeld gingen von der Hypothese aus, dass etwa die Hälfte des OND-Verkehrs, also direkt auf München abzielender, ohne Transfer, durch die Bahn substituierbar sein wird. Wir müssen empirisch Ende des Jahres mal überlegen und nachschauen, was denn tatsächlich eingetreten ist, ob die damaligen Erwartungen der Verkehrsverlagerung sich erfüllt haben.

Man muss auch eines sehen: Wir stellen immer wieder fest, sobald Verkehrsangebote auf dem Markt angeboten werden, führt das nicht nur zur Verlagerung, sondern auch immer zu neuen Verkehren. Das ist eine alte Erkenntnis der Verkehrswissenschaft. Jede Straße erzeugt neuen Verkehr, und jedes neue Angebot auf dem Markt führt auch zu einer gewissen neuen Nachfragestimulation. Das wird bei der Bahn auch ein Stück weit der Fall sein.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank für die Beantwortung der Fragen, auch der Fragen bezogen auf die Firmen! Sie haben jetzt gesagt, mit Siemens und ROM haben Sie noch keine Vereinbarung dergestalt wie bei den anderen dreien. Mit Siemens sind Sie auf gutem Wege, so habe ich Sie verstanden. Vonseiten der Firma ROM besteht keine Bereitschaft. Ha-

be ich das richtig verstanden? Wenn ja, macht das meine Sorgen nicht kleiner, weil ROM ja gerade die Firma ist, die beim Kabelthema die entscheidende Rolle spielt. Wenn die nicht interessiert ist an Vereinbarungen – – Warum sind die denn nicht interessiert?

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB): Das könnten Sie sicher erfahren, wenn Sie sie noch mal einladen. Aber es ist naheliegend, das kann ich hier auch mitteilen: Es ist im Rahmen der Imtech-Insolvenz eine Vereinbarung geschlossen worden, und diese Vereinbarung ist für das Unternehmen eine auskömmliche Grundlage.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Gut. Wir werden Ihren Hinweis aufnehmen, die Firma wieder einzuladen. Das macht, glaube ich, Sinn.

Jetzt frage ich in die Runde: Gibt es Fragen an Frau Fölster zum Finanzkonzept? Dann wäre jetzt der Zeitpunkt, sie zu stellen. – Wir fangen an mit dem Kollegen Luthe für die FDP-Fraktion.

Marcel Luthe (FDP): Herzlichen Dank! – Ich habe im Wesentlichen Fragen bezogen auf die Finanzplanung, die Sie vorhin kurz vorgestellt haben. Darin war die Rede von insgesamt 508 Millionen Euro weiterem Bedarf, und Sie gehen von 108 Millionen Euro aus, die erneut von den Gesellschaftern kommen sollen. Nun hatten wir ja Anfang 2016 das entsprechende Notifizierungsverfahren der EU-Kommission mit der spannenden Frage, ob es sich um unzulässige staatliche Beihilfen handelt und ein privater dritter Investor genauso ständig neues Geld nachschießen würde. Zu dem Zeitpunkt war man noch von einer Eröffnung im Jahr 2017 ausgegangen, also von einer gänzlich anderen Finanzprognose. Damals gab es auch eine Vielzahl von Refinanzierungsangeboten anderer, sprich: auch von Banken. Das sieht jetzt anscheinend deutlich anders aus. Ist ein Notifizierungsverfahren schon in irgendeiner Weise angestoßen, angefragt, geprüft worden, oder gehen Sie davon aus, dass die Gesellschafter, die ja offensichtlich so viel Vertrauen haben, dass sie stets blind neues Geld rausgeben, ohne neue Prüfung der EU-Kommission weitere 108 Millionen Euro rausgeben werden? Was ist da die Grundlage?

Zum anderen: Ich habe gerade noch mal nachgeschaut, für den Termin Ende 2017, also Baufertigstellung 2017, der Termin, den wir 2016 hatten, sind Sie von einem Break Even 2020 ausgegangen. Nun gehen Sie von der Eröffnung 2020 und einem Break Even 2024 aus. Ich nehme an, der Gap von gut einem Jahr zum Erreichen des Break Even ist das, was aus der weiteren Zinslast und der Verzögerung entstanden ist. Ist das richtig? Oder woher kommt der? – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege Luthe!

Bevor ich den nächsten Redner bzw. die nächste Rednerin drannehme, würde ich erst mal Herrn Reinicke herzlich verabschieden. Ich glaube, wir benötigen Sie heute nicht mehr. Vielen Dank für Ihre Anwesenheit und Ihre Auskünfte und gutes weiteres Fortschreiten auf der Baustelle!

Dann wäre als Nächstes die Kollegin Dr. Brinker dran. – Bitte!

Dr. Kristin Brinker (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich habe zuerst eine Frage zur Seite 17 der Vorlage, also der Grafik. Da steht ja obendrüber, der Gewinn wird sich nach IBN BER signifikant steigern. Ich gehe doch richtig in der Annahme, dass im Moment ein Verlust gemacht und erst ab 2024 die schwarze Null erreicht wird und erst danach Gewinne erzielt werden. Wie ist dieser Satz zu verstehen? Das erschließt sich mir hier nicht ganz.

Die nächste Frage ist: Auf Seite 18 haben wir ja einen sehr schönen Überblick, eine Grafik bekommen. Das überschneidet sich jetzt wahrscheinlich ein bisschen mit dem, was wir am Mittwoch besprechen werden, das ist jetzt schwierig auseinanderzuhalten. Die Aussage war ja, dass die zusätzliche Finanzierung aus Gesellschaftermitteln getätigt werden soll. Wie ist das mit der laufenden Finanzierung und der jeweiligen Bürgschaft? Ich weiß nicht, ob wir darüber hier jetzt offen sprechen können, ich stelle nur eine Frage, und dann können wir im Nachgang klären, ob das hier beantwortet werden kann. Gibt es unkalkulierbare Kosten, die gegenüber den Banken zugesagt wurden zu übernehmen, damit die aktuellen Kreditverträge geändert oder angepasst werden können? Gibt es da ein Commitment der Gesellschafter? –, ganz direkt gefragt, vielleicht auch den Aufsichtsrat. – So viel erst mal dazu. Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann haben wir den Kollegen Zillich für Die Linke.

Steffen Zillich (LINKE): Ich habe eine ähnliche Frage. Ist die Tranche von 1,1 Milliarden Euro, bürgschaftsfinanziert, inzwischen flüssig? – Das war's erst mal. Nach den Risiken einer Notifizierung ist ja schon gefragt worden.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke sehr! – Dann die Kollegin Schillhaneck für Bündnis 90/Die Grünen.

Anja Schillhaneck (GRÜNE): Vielen Dank! – Ich habe dem nur eine Frage hinzuzufügen. Sie schreiben auf Seite 19 zur Erläuterung: ab 2020 Ziehung weiterer Gesellschafterdarlehen geplant. Wofür?

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann bin ich selber als Sprecher der SPD-Fraktion auf der Liste.

Jörg Stroedter (SPD): Ich würde gern wissen: Der Bund hat ja weitere Haushaltsmittel beschlossen, diese Beschlüsse gibt es in Brandenburg und Berlin bis jetzt nicht. Hat das irgendwelche Auswirkungen auf Sie? Brauchten Sie diese Beschlüsse in Berlin und Brandenburg auch? Die Frage ist: Ab wann gehen Sie davon aus, dass Sie weitere haushaltsrelevante Beschlüsse brauchen – damit meine ich jetzt oder auch im nächsten Jahr –, um unabhängig von Kabeltrassen und möglichen Verschiebungen das laufende Geschäft – immer unterstellt, es gibt kein Problem, Sie eröffnen im Herbst 2020 den Flughafen – mithilfe der Umwidmung dieser Gelder dann hinzukommen? – Noch konkreter gefragt, denn sonst führt der Kollege Czaja diese Debatte wieder im Untersuchungsausschuss: Hat es Einfluss auf die Entwicklung des Masterplans, also auf den T2 und auch auf den T3, wenn Sie jetzt keine weiteren Haushaltsmittel bekommen, sondern das Geld, das eigentlich für etwas anderes vorgesehen ist, vorab für den laufenden Bau verwenden?

Vorsitzender Jörg Stroedter: Dann gehe ich zurück in den Ausschussvorsitz. – Frau Dr. Brinker, bitte!

Dr. Kristin Brinker (AfD): Eine Sache habe ich noch vergessen. Es geht um ein anderes Thema, das aber auch mit Geld zu tun hat, und zwar die Erweiterung und den Zuschlag an die Firma Zech für das Erweiterungsterminal. Da gab es in der Berichterstattung ein paar Unklarheiten, ob das Ding jetzt 100 Millionen oder 200 Millionen Euro kostet. Erst sollten es 200 sein, dann wurde es reduziert auf 100, dann ging es wieder auf 200 Millionen. Irgendwie wirkte das für einen außenstehenden Betrachter etwas suspekt, und es wäre gut, wenn Sie aufklären könnten, was da genau dahintersteckte, denn so macht sich irgendwo der Verdacht breit – Die Firma Zech ist ja auch dafür zuständig, bestimmte Fertigstellungsmaßnahmen im Hauptterminal zu gewährleisten. Jetzt ist die Frage: Gibt es eine klare Trennung zwischen den Finanzierungskosten der Fertigstellung Hauptterminal und der des neuen Terminals, das gebaut werden soll? Das erscheint mir ein bisschen suspekt und nicht nachvollziehbar – [Zuruf] –, so ein bisschen Verschiebebahnhof, genau, mein Kollege hat es angedeutet.

Dann noch mal zum Thema Gesellschaftercommitment eine Zusatzfrage: Gibt es eine Bürgenentscheidung zur Flexibilisierung der Tranche B des Nord/LB-Konsortiums? Das geht vielleicht direkt an den Aufsichtsrat. Vielen Dank!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich hätte noch eine Frage an Sie, Herr Lütke Daldrup, und auch an Frau Sudhof zum Regierungsterminal – um etwas Positives anzuschneiden –, das ja demnächst fertig ist. Gibt es da jetzt noch irgendwelche Versuche, diese Absurdität zu beenden, dass das Regierungsterminal erst an den Start gehen will, wenn der Flughafen insgesamt eröffnet ist? Nimmt man das jetzt vonseiten der Flughafengesellschaft einfach zur Kenntnis, oder gibt es da, insbesondere auch vonseiten des Senats, noch Bemühungen?

Gibt es noch weitere Wortmeldungen aus der Runde? – Das ist nicht der Fall. Dann gehe ich davon aus, dass jetzt erst mal Frau Fölster antwortet. – Herr Lütke Daldrup, Sie wollen? – Bitte!

Dr. Engelbert Lütke Daldrup (FBB; Vorsitzender der Geschäftsführung): Wir haben uns gerade abgestimmt, dass ich beginne, weil die Frage von Frau Brinker zum Thema Zechbau ja eher an mich gerichtet ist. Wir wissen, dass die Unternehmensgruppe Zech mittlerweile eine der größten, wenn nicht die größte deutsche Bauunternehmung ist. Das kann man im Netz nachlesen. ROM ist ein Unternehmen aus der Gruppe Zechbau, die das Terminal T2 baut, ein anderes Unternehmen aus der Gruppe. Da gibt es jetzt keine direkten Verknüpfungen, ich sehe darin auch kein Problem, sondern wir sind eher zuversichtlich, dass dieses Unternehmen sich bei uns sehr stark engagiert, und das eine kann das andere vielleicht sogar unterstützen. Also wir sehen darin keinen Nachteil.

Was die Frage der Budgetentwicklung betrifft, ist das so zu sehen, dass wir das Projekt des ehemaligen T1-E deutlich verkleinert haben von etwa 40 000 Quadratmeter BGF auf etwa 15 000, 20 000 Quadratmeter BGF. Wir mussten allerdings im Vergabeverfahren zur Kenntnis nehmen, dass der Markt heute ein völlig anderer ist als der Markt, der sich in den Kostenberechnungen widerspiegelt. Wir haben diese Kostenfragen aber sehr ernst genommen und führen auch eine Untersuchung durch, um noch mal genau festzustellen, welche Faktoren dazu beigetragen haben, dass wir ein Vergabeergebnis haben, das sich nicht in 100 Millionen

Euro Gesamtbudgetkosten abbilden lässt. Wir haben allerdings dann die Aufsichtsgremien gebeten, uns ein auskömmliches Budget zu bewilligen, ohne dass das ein Präjudiz dafür ist, dass wir es wirklich hundertprozentig ausschöpfen werden. Das ist am Ende auch so geschehen.

Zum Thema Regierungsterminal, Herr Vorsitzender: In der Tat, wir übergeben es morgen dem Bund, es ist bauaufsichtlich komplett abgenommen, es ist fertig. Wir haben es dem Aufsichtsrat am Dienstag, glaube ich, noch mal vorgestellt, und wir haben dort ein Bauvorhaben, das mit dem Terminal T2 durchaus vergleichbar ist – es ist zwar kleiner, aber ein vergleichbar komplexes Bauvorhaben –, in 18 bis 20 Monaten umsetzen können, was uns für das T2 auch eine gewisse Sicherheit gibt, dass wir dort ähnliche Zeiträume erreichen können. Der Bund ist nicht verpflichtet, es sofort zu nutzen. Die Entscheidung des Bundes ist auch erst im letzten oder in diesem Jahr final getroffen worden. Man muss dem Bund zugutehalten, dass die damaligen Entscheidungen zum Bau im Dezember 2016 zu einem Zeitpunkt getroffen worden sind, wo der Inbetriebnahmetermine noch Ende 2017 war. Damals hatten wir es sehr eilig, fertig zu werden, denn ein halbes Jahr später sollte der Bund umziehen. Das hätten wir jetzt fast geschafft. Mittlerweile ist die Situation völlig anders, was den Inbetriebnahmetermine des BER betrifft, der ja im Oktober 2020 sein wird, und wir haben dabei zwei Aspekte zu bedenken. Der eine Aspekt besteht darin, dass wir uns natürlich wünschen würden, dass das Gebäude sofort genutzt wird. Auf der anderen Seite beginnen ab dem Zeitpunkt der Nutzung des Interims auch die Vertragsstrafenregelungen für die Hauptbaumaßnahme. Das heißt, wenn das Gebäude später in Nutzung genommen wird, haben wir auf der Hauptbaumaßnahme, was die Nutzungsdauer von Schönefeld-alt betrifft, weniger strenge Regelungen zu erfüllen, was für den Flughafen auch einen ökonomischen Vorteil darstellen kann. Insofern haben wir auf der einen Seite einen späteren Mietbeginn, auf der anderen Seite aber nach hinten heraus mehr Luft, weil wir eine Vertragsstrafenregelung haben, die fünfeneinhalb Jahre nach IBN-Interim beginnt. Insofern haben wir dort zwei Aspekte zu bedenken.

Heike Fölster (FBB; Geschäftsführerin Finanzen): Ich knüpfe gleich an und beginne mit der Frage der Gewinnschwelle, die ja von mehreren Abgeordneten gestellt wurde. Ja, der alte Businessplan hatte wirklich eine Dreijahresperiode, der neue hat vier Jahre. Monatsscharf ist es noch ein bisschen anders, aber grosso modo ist es genau das. Sie vermuten richtig, das sind natürlich die zusätzlichen Baukosten, die durch die Verschiebung hineinkommen, das sind hauptsächlich auch ausbleibende Erlöse, die wir schon hätten einfahren können, wenn wir schon eröffnet hätten, und es ist auch die Zinslast. Je später wir in die Gewinnschwelle kommen, desto länger müssen wir dort auch die Zinsen zahlen.

Der Satz, Frau Dr. Brinker, ist so gemeint, wenn wir uns die rote Linie angucken, dass wir noch unterhalb der roten Linie sind und dann die Gewinne – hier sprechen wir von dem Jahresüberschuss – in den positiven Bereich und dann auch relativ zeitnah in den zweistelligen positiven Bereich gehen, sodass wir das so formuliert haben, dass sie signifikant steigen von Minus auf Plus.

Zu der Frage Finanzierungsbedarf und EU-Notifizierung und der Frage: Wofür die 108 Millionen? – Wir hatten ja mit dem Businessplan, mit dem wir gerechnet hatten, vorgelegt, dass wir mit den neuen Prämissen des Businessplans – und das ist hauptsächlich IBN 2020 – einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf auf der Zeitachse des geschlossenen Businessplans bis 2037 rund 500 Millionen Euro zusätzlichen Finanzierungsbedarf haben, dass liquide Mittel aber

erst nach der Inbetriebnahme, also nach 2020 anfallen werden. Das ist im Endeffekt die Bugwelle, die wir durch diese Themen, die wir gerade eben hatten, dann aufbauen. Wir sind mit den Gesellschaftern in intensiven Gesprächen gewesen, wie wir diese Finanzierungslücke schließen sollten und könnten. Es gibt dort immer verschiedene Möglichkeiten, und es war auch der Wunsch dieser Gesellschafter, dass wir einfach unverbürgte Mittel zur Finanzierung heranziehen. Da haben wir eine Marktabfrage gemacht und festgestellt, dass, wenn wir heute Mittel einwerben, die wir erst in 2021 benötigen, mit einer Track-Record und einer Story noch nicht diesen Proof of the Pudding haben, wie die Banker immer zu mir sagen, dass wir wirklich die Inbetriebnahme zu 2020 hinbekommen, und doch deutliche Risikoaufschläge zahlen müssten, sodass wir gemeinschaftlich gesagt haben, wir verschieben diese Unterzeichnung der Kredite in den Zeitrahmen, wenn wir im Betrieb sind, weil wir dann deutlich andere Konditionen kriegen als die, die wir jetzt haben. Es gibt einen Gesellschafterbeschluss aus der ersten Jahreshälfte, wo die Gesellschafter gesagt haben, wir sollen möglichst diese 500 Millionen Euro komplett fremdfinanzieren, aber sie würden in dem Fall auch mit 108 Millionen Euro dort einsteigen wollen.

Wir haben momentan die Prüfung gemacht, auch was die EU-Notifizierung betrifft, und sind in den Gesprächen davon ausgegangen, dass wir aktuell keine benötigen. Da wir das Thema der Finanzierung jetzt eh auf einen späteren Zeitpunkt verlagert haben, ist das aktuell auch nicht notwendig.

Ihre Frage, Frau Dr. Brinker, mit den unkalkulierbaren Kosten, habe ich jetzt nicht verstanden. Wir haben einen Kreditvertrag mit den Banken, dort waren bestimmte Auszahlungsvoraussetzungen fixiert. Das haben wir alles so erfüllt, da haben wir jetzt keine zusätzlichen Margen zahlen müssen, weil der Kreditvertrag so abgerufen wird, wie es eigentlich geplant war. Wir wollten immer im letzten Vierteljahr 2018 den Kreditvertrag, die Gelder, ausfließen lassen, und das ist immer noch geplant. Insofern ist das alles wie der Altkreditvertrag, da hat es keine Veränderung gegeben.

Herr Stroedter! Sie hatten vorhin noch die Frage zum Mittelabfluss. Der Mittelabfluss ist bei uns immer ein bisschen anders, als wir ihn planen, aber auch jetzt ist es wieder so, dass er auf einem Niveau ist, das normal für uns ist. Weswegen, können wir immer nicht so genau vorhersagen, also: Weswegen fallen Planung und tatsächlicher Mittelabfluss gerne auseinander? – Das liegt natürlich zum einen an der Rechnungsstellung der Firmen für bestimmte Beauftragungen.

Aber es ist eben auch das Thema Schallschutz, das dort eine Rolle spielt. Denn dort sind ja die Bewohner aufgefordert, diese Schallschutzmaßnahmen, wenn sie einen Bescheid von uns bekommen, selbstständig auszuführen, und wir bezahlen dann die Rechnung. Es ist immer sehr schwer zu schätzen, wie dort diese Maßnahmen aufgeführt werden und wer wann welche Schallschutzmaßnahmen wirklich abrufen. Und da wir von den Auflagen her ja auch das Thema haben, dass wir noch fünf Jahre nach der Inbetriebnahme diese Schallschutzmaßnahmen zahlen, ist es eher schon wirklich Glaskugellesen, dort die richtige Schätzung hinzulegen, und deswegen klafft da immer wieder eine große Lücke. – Das, glaube ich, waren meine Fragen. Wenn ich etwas vergesse habe, bitte kurz melden!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich hatte noch eine Frage gestellt, aber vielleicht kann die die Staatssekretärin beantworten: Wenn jetzt und im nächsten Jahr keine weiteren Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden und wir die anderen Mittel vorziehen, ob das Auswirkungen auf die weitere Planung und Entwicklung von T2 und nachher auch T3 hat. – Dann nehmen wir erst einmal Frau Staatssekretärin Sudhof dran.

Staatssekretärin Dr. Margaretha Sudhof (SenFin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Frau Abgeordnete Brinker! Sie haben sich ein bisschen an dieser Folie 18 orientiert, die aktuell übersandt wurde. Ich darf darauf hinweisen, dass die identisch ist mit Folie 3, die ich bereits am 11. Juli zur Frage der Finanzierung übersandt habe. Also da ist jetzt nichts super Neues drin außer geringfügigen Abweichungen, die sich durch die Zusammenhänge erklären lassen, die Frau Fölster eben herausgestellt hat.

Was die Finanzierung angeht, wissen wir, dass der zusätzliche Bedarf erst ab 2021 erforderlich sein wird. Da muss jeder Haushaltsgesetzgeber selber entscheiden, wie er mit diesem Umstand umgeht. Da gibt es viele Varianten, die auch unterschiedlich in den einzelnen beteiligten Gebietskörperschaften gesehen werden. Im Wesentlichen trifft aber zu, was Frau Fölster ausgeführt hat, und man muss auch immer bedenken, dass der Gesellschafter natürlich pari passu finanziert wegen der Beihilfeproblematik, die ist ja verschiedentlich auch erwähnt worden. Natürlich ist es günstiger nach Eröffnung, das ist ganz klar. Insofern ist es im Moment auch ein wenig virtuell, wie man sich dazu im Einzelnen verhält. Konsens ist, dass der Finanzierungsbedarf erst ab 2021 notwendig ist.

Zur Frage von Gesellschaftererklärungen: Es gab eine Gesellschaftererklärung zu der alten Bürgschaft. Die muss allein schon wegen des Zeitablaufs modifiziert werden, das ist klar. Es wird wieder eine geben. Das liegt aber alles dem Hauptausschuss als vertrauliche Unterlage vor. Dazu will jetzt in dieser Sitzung konkret nichts sagen; das ist aber nächste Woche im Hauptausschuss Thema.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Gibt es noch weitere Fragen? – Ja, der Kollege Luthe für die FDP-Fraktion.

Marcel Luthe (FDP): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Frau Fölster! Sie sprachen gerade zum Schluss kurz von der Glaskugel, und das fand ich sehr schön. – [Zuruf] – Ja, nicht nur, denke ich! – Sie haben gesagt, Sie glauben, dass die Zinskonditionen nach einer Eröffnung Ende 2020 günstiger werden. Ich glaube grundsätzlich in Anbetracht der gesamtwirtschaftlichen Lage eher etwas Anderes. Aber wir sind ja beide nicht in der Kirche. Es ist ja nicht unsere Aufgabe zu glauben, sondern tatsächlich eine halbwegs seriöse Prognose zu ha-

ben bzw. diese zu bewerten. Ich habe Sie so verstanden, dass Sie im Moment letztlich von nahezu allen oder tatsächlich allen Kreditinstituten Absagen bekommen haben, die noch nicht an einen Eröffnungstermin für 10 oder 11/2020 glauben. Denn letztlich sind Finanzierungsbedingungen, die derart ungünstig sind, dass sie sagen, sie machen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinen wirtschaftlichen Sinn, nichts anderes als eine Absage.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn uns einmal – sicherlich nicht jetzt, sondern ggf., wenn wir uns darauf verständigen können – in einem entsprechenden Bericht neben dem Best Case, den Sie hier immer wieder präsentieren – eine Eröffnung Ende 2020 –, auch in Anbetracht der Tatsache, dass das Ding ursprünglich einmal 2012 eröffnen sollte, vielleicht einen Middle Case und auch einen Worst Case ganz grob zahlenmäßig aufzeigen, in dem wir tatsächlich erkennen können, über welche Risiken wir hier reden, wenn wir nämlich nicht 2020 den, ich weiß nicht, sechsten oder siebten Termin halten können, sondern vielleicht doch eher von 2021 oder 2022 reden. Das ist natürlich völlig ausgeschlossen. Aber genauso ausgeschlossen war es auch, dass wir nicht 2012, 2014, 2015 usw. eröffnen.

Was ich immer noch nicht verstanden habe – oder möglicherweise habe ich die Antwort schlicht überhört: Es ist also noch kein Notifizierungsverfahren angestoßen worden, und Sie gehen davon aus – obwohl sich sämtliche Kennzahlen seit 2016 radikal geändert und verschlechtert haben, so sehr, dass Sie quasi ein Jahr im Erreichen des Break Even verloren haben, wie Sie gerade gesagt haben –, dass die EU-Kommission immer noch davon ausgehen würde, dass es sich hier nicht um unzulässige Beihilfen handelt, obwohl selbst die Banken nicht bereit sind, Ihnen so ins Blaue hinein Darlehen zu geben? – Ich halte das für höchst gewagt.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Ich habe zwei weitere Wortmeldungen – zuerst den Kollegen Moritz. – Bitte!

Harald Moritz (GRÜNE): Da jetzt zweimal auf den Schallschutz abgezielt wurde, muss ich noch einmal nachfragen: Da gab es im Juli ein Urteil, wo die Schallschutzberechtigten ihr Recht durchgesetzt haben, und Herr Lütke Daldrup hat danach von „Wir wollen jetzt einen Schallschutzfrieden schließen!“ gesprochen. Es ist ja schon einmal bezeichnend, wenn man so davon redet. Das will ich aber gar nicht hinterfragen, sondern: Wo entsteht denn jetzt der Mehrbedarf gegenüber der Situation von vorher? – Bisher sind wir ja davon ausgegangen, dass so 730 Millionen Euro für den Schallschutz notwendig sind. Um welche Größenordnung könnte denn das jetzt noch ansteigen? Und wo liegen denn die konkreten Gründe, dass jetzt mehr Mittel notwendig sind als damals in der Prognose, die zu diesen 730 Millionen Euro geführt hat?

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank, Herr Kollege! – Dann die Kollegin Schillhaneck, bitte!

Anja Schillhaneck (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich habe eine kurze Nachfrage, und zwar: Habe ich Sie, Frau Staatssekretärin Sudhof, gerade eben so verstanden, dass Sie sagten, Konsens sei, dass Finanzierungsbedarf erst ab 2021 bestehe? – In der Unterlage auf Seite 18 wird von zusätzlicher Fremdfinanzierung erst ab 2021 gesprochen. Können Sie mir das irgendwie übereinanderbringen – denn das ist ja schon eine unterschiedliche Aussage.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielleicht, Frau Staatssekretärin, können Sie in dem Zusammenhang die Frage beantworten, wieso der Bund diesen Beschluss gefasst hat und wir das möglicherweise nicht tun.

Staatssekretärin Dr. Margaretha Sudhof (SenFin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Das ist übereinstimmend: Der zusätzliche Finanzierungsbedarf bezieht sich darauf auch. Das ist der Fakt, der konsentiert ist; der ergibt sich auch aus der Folie vom Juli, die unverändert ist – nach Inbetriebnahme jedenfalls, nicht vor Inbetriebnahme. – Erstens.

Zweitens: Was den Bund und seine Erwägungen betrifft, dazu kann ich keinerlei nähere Ausführungen machen. Das ist mir nicht bekannt; das ist eine VE. Man kann Aspekte der mittelfristigen Finanzplanung schon in eine VE aufnehmen; das kann man, muss man aber nicht machen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Gut, vielen Dank! – Frau Fölster!

Heike Fölster (FBB; Geschäftsführerin Finanzen): Den Satz, dass die Banken nicht bereit sind, sich hier zu engagieren, kann ich so nicht stehen lassen. Natürlich haben wir Angebote von Banken bekommen. Aber das Thema ist das wie bei jedem privaten Häuslebauer: Wenn Sie keine Sicherheiten haben, müssen Sie andere Konditionen zahlen, als wenn Sie genügend Sicherheiten haben. Das ist Punkt 1, und das ist auch kein Glaube, dass wir dort bessere Konditionen haben, sondern das ist eine normale Marktabfrage. Genauso, wie wir Finanzierungen am Markt anfragen, fragen auch andere Flughäfen Finanzierungen an. Das darunterliegende Geschäft ist identisch, und da sehen wir einfach, dass die ganz andere Konditionen angeboten bekommen, als wir angeboten bekommen.

Die dritte Frage: Wir haben ja das letzte Mal für die EU den Private-Investor-Test gerechnet. Der war sehr auskömmlich mit einem guten Unternehmenswert, den wir jetzt auch wieder gerechnet haben. Danach würden wir auch nach den jetzigen Prämissen – auch wenn natürlich dort mehr Belastungen drin sind und der Unternehmenswert schon ein bisschen geringer ist als in dem alten Modell – immer noch positiv sein, sodass wir da gute Dinge sind, dass wir – wenn wir denn zur EU müssten, wenn es dann so weit ist – dort auch wieder den Test bestehen würden.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Danke! – Ich habe zwei weitere Wortmeldungen. – Frau Dr. Brinker, bitte!

Dr. Kristin Brinker (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich habe noch eine Frage zu dem Thema Finanzierungsangebote. Da hatten wir im Datenschutzraum eine entsprechende Unterlage, und es gab ja Angebote von Banken zur Finanzierung. – Können Sie sagen, ob diejenigen, die überhaupt ein Angebot gemacht haben, alles öffentlich-rechtliche Institute waren oder ob auch Privatbanken dabei waren? – Vielleicht könnten Sie uns das sagen, das ist die eine Frage.

Die andere Frage – noch einmal zur Klarstellung: Die Finanzierungsthematik ist ja unmittelbar logischerweise verbunden mit dem Inbetriebnahmetermin, der sich verschoben hat. Das heißt, die bisherigen Finanzierungen, die bisherigen Verträge – auch mit der EIB in der Hauptsache logischerweise – und natürlich mit der Nord/LB als Konsortialführer mussten ja

auch entsprechend angepasst werden. Das hat im Prinzip zur Folge gehabt, dass wir hier offensichtlich entsprechend neue Vertragsgestaltungen machen mussten. Die Frage ist jetzt in der Tat: Sie sagen, wir brauchen neue Finanzierungen erst nach 2021. Die Frage ist jetzt aber: Welche Bedingungen knüpft denn die EIB an eine Vertragsverlängerung in welcher Form? Wie ist das denn tatsächlich jetzt mit dem zusätzlichen Finanzierungsbedarf und mit der Bürgschaftserklärung? – Wir können das auch gern am Mittwoch noch einmal besprechen, wenn das jetzt in der Runde so nicht funktioniert. Ich glaube, das ist dann vielleicht der bessere Ort. Dann hebe ich mir die Frage für Mittwoch auf. – Danke!

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Dann habe ich den Kollegen Luthe.

Marcel Luthe (FDP): Herzlichen Dank! – Ich will noch einmal klarstellen: Was die Konditionen angeht, so haben Sie natürlich zwei Faktoren. Sie haben einmal den jetzigen Marktvergleich im Vergleich mit anderen Flughafenbetreibern, von dem Sie richtigerweise gesprochen haben. Worauf ich abgezielt habe, war Ihre Aussage, als Sie von 2020 sprachen: dass weder Sie noch ich absehen können, wie das allgemeine Zinsniveau 2020 sein wird, und Sie dementsprechend jetzt mit der Finanzierung langfristig mit dem günstigen Zinssatz für das planen können, was Ihnen noch fehlt, und möglicherweise – das muss man, denke ich, hier für das Protokoll festhalten – mit einer Unwägbarkeit arbeiten müssen. Denn Sie wissen einfach nicht – genauso wenig wie ich –, ob das Zinsniveau 2020 nicht radikal viel schlechter sein wird für diese immerhin ja dann auch knapp 400 Millionen Euro, die Sie neu finanzieren müssen.

Zum anderen: Wenn Sie jetzt sagen, die Konditionen seien weniger gut gewesen, dann spielt – jedenfalls nach meinem Stand – bei allen Unternehmen, die geratet sind oder sich freiwillig haben raten lassen, das Rating eine nicht ganz unerhebliche Rolle. Nun hatte Moody's ja die Flughafengesellschaft deshalb positiv bewertet, weil Moody's davon ausging, dass die Gesellschafter mit ihrer hohen Bonität unbegrenzt Kapital nachschießen werden, wenn es benötigt wird. Das alleine ist der Grund für Ihre positive Bonität. Wenn Sie sagen, eigentlich brauchen Sie diese Gesellschafterdarlehen nicht, sondern könnten sie auch am Markt aufnehmen, dann haben wir also hier – so verstehe ich Sie tatsächlich – selbstverständlich, ohne dass Sie in das Risiko einer Insolvenz geraten, die Möglichkeit, diese weiteren 108 Millionen Gesellschafterdarlehen zu verweigern. Meines Erachtens wird Folgendes passieren, wenn wir diese Gesellschafterdarlehen nicht geben: Moody's wird sein Rating korrigieren müssen, weil Sie schlichtweg keine Finanzierung der Gesellschafter mehr bekommen, und dementsprechend wird die Gesamtfinanzierung dieses Projekts zusammenbrechen.

Das ist der Worst Case, von dem ich vorhin gesprochen habe, und den würde ich gerne in der Tat einmal sehen. Meines Erachtens sitzen Sie letztlich hier, verweigern regelmäßig Auskünfte, die wir brauchen, und kommen mit dem Anspruch hierher, dass wir schon diese 108 Millionen Euro erneut durchwinken werden, wie der Hauptausschuss neulich auch 400 Millionen Euro ohne Zahlen durchgewinkt hat. Meines Erachtens muss damit Schluss sein; mit uns ist das nicht zu machen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – In Anbetracht der Zeit und weil wir nachher noch etwas im nichtöffentlichen Teil klären müssen, frage ich in die Runde: Gibt es noch Fragen? – Dann würde ich gern die Fragerunde beenden und würde jetzt die Antworten abschließen, einmal von Frau Fölster und dann von Frau Staatssekretärin Sudhof. – Frau Fölster, bitte!

Heike Fölster (FBB; Geschäftsführerin Finanzen): Die Bankenangebote waren sowohl von privaten als auch von staatlichen Banken. – Das Thema Moody's ist so, dass Moody's sich nicht darauf stützt, dass wir vor dem Gesellschafterhintergrund niemals in die Insolvenz gehen können, wie Sie es eben ausgeführt haben. Moody's hat einen Berechnungsmodus, wo sie auf die nächsten zwei, drei Jahre schauen – teilweise einen größeren Forecast – und sich anschauen, wie die Gesellschaft jetzt dasteht und wie sie die nächsten Jahre dasteht. Und in dem Bereich haben wir auch für die laufenden Kredite die Länderbürgschaften. Moody's hat sowieso starke Schwierigkeiten gehabt, die Flughafengesellschaft zu raten, weil wir natürlich auch hier immer mit dem Inbetriebnahmetermin ein Thema in der Zukunft haben, das sehr, sehr starken Einfluss auf die Unternehmensbewertung hat. Das heißt, das steht und fällt wie in allen anderen Diskussionen immer wieder mit dem Inbetriebnahmetermin. – Das würde ich jetzt so belassen wollen.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Dann Frau Staatssekretärin Sudhof.

Staatssekretärin Dr. Margaretha Sudhof (SenFin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich will es ganz kurz machen: Die beiden Kredite – Altfinanzierung, Nord/LB-Kredit, die Tranche B, über die wir jetzt reden – sind zwei komplett verschiedene Paar Schuhe. Der Altkredit ist überhaupt nicht zu verlängern; das ist der alte Kredit. Der war im Default. Warum war der im Default? – Weil ein Termin zu spät genannt wurde und weil sich die Eröffnung verzögert hat. Das war der Grund. Und diese beiden Aspekte mussten im Verhandlungswege eben beseitigt, relativiert werden. An dem Kredit hat sich überhaupt nichts geändert.

Das Zweite ist: Nord/LB – was muss hier passieren? – Letztlich ist der Kredit auch damals modelliert worden unter der Annahme, dass wir eine Eröffnung 2017 haben und die Planung möglichst nicht mehr verändert werden soll – nachdem, was man damals wusste, was damals die Gesellschaft wusste, was damals die Banken wussten. Nun ist seither doch einiges Wasser die Spree hinuntergeflossen, und es hat sich einiges geändert. Nichtsdestoweniger sieht das Konsortium unter Führung der Nord/LB das auch, und dementsprechend müssen einige Aspekte angepasst werden. Das betrifft vor allen Dingen Aspekte der Investitionen, und das betrifft dann auch die Bürgschaften. Ich kann nicht eine komplexe Entscheidung, die 2015, 2016 modelliert wurde unter der Annahme einer Eröffnung 2017, unverändert übertragen auf die jetzige Situation. – Das ist, ehrlich gesagt, relativ banal, und das ist das, was hier passiert.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Vielen Dank! – Wenn ich es richtig sehe, ist die Schallschutzfrage von Herrn Moritz noch nicht beantwortet worden. Wer macht das von Ihnen beiden? – Herr Lütke-Daldrup!

Dr. Lütke-Daldrup (FBB; Vorsitzender der Geschäftsführung): Die Schallschutzfrage bezog sich ja darauf – wenn ich es richtig im Kopf habe –, was aus dem OVG-Urteil folgt – richtig? – Wir haben gesagt, dass wir gegen das OVG-Urteil keine Nichtzulassungsbeschwerde einlegen werden, um auch deutlich zu machen, dass das Unternehmen nicht darauf aus ist, jeweils den Rechtsweg bis zum Exzess auszuüben, sondern versucht, zu Lösungen zu kommen, die ein Stück weit die Idee eines Schallschutzfriedens realisieren. Wir prüfen zurzeit, was das für möglicherweise vergleichbare Fälle bedeutet; das ist aber noch nicht abgeschlossen. Insofern kann ich dazu heute noch nichts sagen. Aber es gibt sicherlich mehr als einen Fall der Wohnküche oder mehr als einen Fall des Wintergartens. Das ist ja aus den öffentlichen Debatten bekannt.

Vorsitzender Jörg Stroedter: Gut, vielen Dank! – Dann würde ich jetzt gern die Öffentlichkeit ausschließen, sodass wir nur noch intern tagen. Darf ich die Öffentlichkeit bitten, den Raum zu verlassen.