

Beschlussempfehlung und Bericht

des Untersuchungsausschusses zur Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER)

Teilbericht des Untersuchungsausschusses 7/2

Berichterstatterin:

Abgeordnete Birgit Bessin (AfD)

Beschlussempfehlung:

Der Landtag nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Einleitung

Das vorliegende Dokument bildet den Bericht des 2. Untersuchungsausschusses der 7. Wahlperiode des Landtages Brandenburg. Gemäß dem Beschluss des Plenums vom 23. Februar 2022 erfolgte die Einsetzung dieses Untersuchungsausschusses, um Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) zu schaffen.

Der **erste Band** des Berichtes enthält den mehrheitlich im Ausschuss beschlossenen Hauptbericht, der sich in vier Abschnitte gliedert. Im ersten Abschnitt („**Untersuchungsverfahren**“) sind der vom Parlament beschlossene Untersuchungsauftrag, die Strukturierung dessen in Themenkomplexe, die der Untersuchung vorausgegangen war, die personelle Zusammensetzung des Ausschusses sowie der Ablauf der Beweisaufnahme wiedergegeben. Im zentralen zweiten Abschnitt („**Untersuchungsergebnisse**“) werden die vom Ausschuss gewonnenen Erkenntnisse dokumentiert, die im dritten Abschnitt („**Bewertung und Fazit**“) zusammengefasst und reflektiert werden. Die Anlagen im vierten Abschnitt („**Verzeichnisse**“) bestehen aus einem Aktenplan, einer Fundstellenübersicht und einem Tabellenverzeichnis.

Im **zweiten Band** des Berichtes finden sich die vom Mehrheitsbericht abweichenden Sondervoten, deren Inhalt alleinig in der Verantwortung der jeweiligen Fraktionen bzw. Gruppen liegt. Das Recht zur Abgabe eines abweichenden Votums folgt aus § 28 Absatz 3 des Gesetzes über die Einsetzung und das Verfahren von Untersuchungsausschüssen des Landtages Brandenburg vom 19. Juni 2019 (Untersuchungsausschussgesetz – UAG).

Im **dritten Band** des Berichtes finden sich die beschlossenen Anlagen.

Inhaltsübersicht

Band I

1. Abschnitt: Untersuchungsverfahren.....	1
A. Untersuchungsauftrag und Themenkomplexe.....	1
I. Untersuchungsauftrag	1
II. Strukturierung in Themenkomplexe	19
III. Einführung zum Sachverhalt des Flughafens Berlin Brandenburg (BER)	22
1. Organe der Flughafengesellschaft.....	23
2. Flughafenprojekt BER.....	25
B. Einsetzung und Organisation	27
I. Parlamentarisches Einsetzungsverfahren.....	27
1. Einsetzungsantrag	28
2. Änderung des Ausstattungsbeschlusses	50
3. Plenardebatte.....	52
II. Personelle Zusammensetzung.....	54
1. Zusammensetzung nach Fraktionsstärke.....	54
2. Referentinnen und Referenten der Fraktionen	62
3. Parlamentsverwaltung und Ausschussbüro.....	63
4. Beauftragte der Landesregierung	64
III. Verlauf der Untersuchung	65
1. Konstituierung	65
2. Organisatorische Fragen	65
3. Beschlüsse zum Verfahren	66
4. Beweisaufnahme	74
5. Beweiserhebung durch Anhörung von Sachverständigen und Vernehmung von Zeugen.....	93
6. Vorsichtung des Untersuchungsauftrages.....	100
C. Abschluss des Untersuchungsverfahrens	103
I. Abschluss der Beweisaufnahme	103
II. Feststellung des Berichtes	105
III. Beschlüsse zum Verfahren	107
IV. Parlamentarischer Abschluss.....	110

2. Abschnitt: Untersuchungsergebnisse 111**A. Themenkomplex: Flugrouten und Schallschutz112**

I.	Vorbemerkung	116
II.	Aktiver Schallschutz	117
	Einleitung	117
1.	Flugverfahren im Zeitverlauf	119
2.	Exkurs „Nordumfliegung Blankenfelde-Mahlow“	126
3.	Betriebsbeschränkungen: Das Nachtflugverbot	130
4.	Auswirkung der Änderungen auf Anwohner	143
5.	Keine Einflussmöglichkeit des Landes Brandenburg	148
6.	Abweichung von Flugrouten	159
III.	Passiver Schallschutz: Planung	161
	Einleitung	161
1.	Standortentscheidung	164
2.	Planfeststellungsbeschluss 2004	167
3.	Umlegung Flugrouten 2012 und Überprüfung der Schallschutzgebiete 2016	182
4.	Inbetriebnahme 2020	188
5.	Stichtag 2022	191
6.	Einhaltung der Schutzzonen nach Inbetriebnahme	192
IV.	Passiver Schallschutz: Kosten und Finanzierung	197
1.	Schallschutzbudget im Zeitverlauf	197
2.	Rolle des Aufsichtsrates	212
V.	Passiver Schallschutz: Gutachterliche Evaluation	218
	Ablauf des Schallschutzprogramms	218
1.	Ingenieurbüros: Anweisungen und Vorschriften	220
2.	Wertermittler: Anweisungen und Vorschriften	226
3.	Fehlerhafte Gutachten: Auftreten und Quellen	237
4.	Beschwerdemöglichkeiten für von Fluglärm Betroffene	250
5.	Gerichtliche Auseinandersetzungen	254
VI.	Passiver Schallschutz: Bericht des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik	259

B. Themenkomplex: Finanzen263

I.	Vorbemerkung	266
II.	Finanzierung: Kalkulation in der Planungsphase	267
1.	Standortentscheidung und anfängliche Planungen	267
2.	Grundannahmen der anfänglichen Planungen	269
3.	Finanzierungsplanung vor Baubeginn	272
III.	Finanzierung: Bauphase	275
1.	Brückenfinanzierungen bis 2009	275
2.	Langfristfinanzierung ab 2009	276
3.	Zusätzlicher Kapitalbedarf infolge von Kostensteigerungen und Eröffnungsverschiebungen ..	277
IV.	Kosten: Handlungsrahmen des Landes Brandenburg	289
	Einleitung	289
1.	Berichterstattung an den Aufsichtsrat	292
2.	Kostenprüfung durch den Aufsichtsrat	304
3.	Diskussionen zu alternativen Strukturen	312

4.	Bürgencontrolling	317
V.	Kosten: Bauausführende Firmen und Nachunternehmer	319
1.	Folgen und Kosten durch Terminverschiebungen	319
2.	Bezahlung von bauausführenden Firmen und Nachunternehmern.....	321
VI.	Kosten: Managervergütung und -haftung.....	325
1.	Personelle Veränderungen in der Geschäftsführung	325
2.	Haftpflichtversicherungen und Schadensersatzansprüche	331
3.	Vergütungen und Boni	334
4.	Abfindungen	336
C.	Themenkomplex: Technik und Baumängel	338
I.	Vorbemerkung	339
II.	Die Bauaufsicht	340
1.	Baugenehmigungen und Änderung von Baugenehmigungen.....	340
2.	Zusammenarbeit mit anderen Behörden, Landesregierung und FBB	344
III.	Kosten und Verzug durch Mängelbeseitigung	347
IV.	Der Brandschutz.....	356
1.	Von der Eröffnungsverschiebung bis zur Fertigstellung	356
2.	Befassung des Aufsichtsrats.....	365
V.	Sonstige Mängel und Haftung	369
1.	Rolltreppen.....	369
2.	Strom-, Wasser- und Gasversorgung	369
3.	Haftung für Planungsfehler	370
D.	Themenkomplex: Aufsichtspflicht als Gesellschafter	372
I.	Vorbemerkung	374
II.	Aufsichtsratsmitglieder	375
1.	Besetzung des Aufsichtsrates unter der Prämisse der Privatisierung.....	375
2.	Mitglieder der Landesregierung Brandenburg im Aufsichtsrat	380
III.	Zusammenarbeit der Gesellschafter	385
1.	Ebene der Anteilseigner.....	385
2.	Geplante Eröffnungen.....	395
3.	Arbeitsebene	397
IV.	Externe Prüfungen	408
1.	Rechnungshöfe.....	408
2.	Wirtschaftsprüfungen	410

3. Abschnitt: Bewertung und Fazit..... 419

A. Bewertung des Untersuchungsergebnisses	419
I. Einleitung und allgemeine Vorbemerkungen	419
1. Allgemeine Bemerkungen zum im Einsetzungsbeschluss formulierten Untersuchungsauftrag	419
2. Rechtliche Bemerkungen zu den Kompetenzen des Untersuchungsausschusses	420
3. Einbeziehung bereits vorhandener Kenntnisse	420
II. Themenkomplex: Flugrouten und Schallschutz	422
1. Aktiver Schallschutz	422
2. Die Flugverfahren	424
3. Alternative Flugverfahren	427
4. Passiver Schallschutz	429
5. Zwischenfazit	433
III. Themenkomplex: Finanzen	436
1. Finanzielle Entwicklung im Überblick	436
2. Kommunikation innerhalb der Gesellschaft	439
3. Entwicklungen nach dem gescheiterten Eröffnungstermin 2012	440
4. Schallschutzbudget	442
5. Kontrolle des Landes Brandenburg	442
6. Alternative Strukturen	444
7. Bezahlung von ausführenden Firmen und Geltendmachung von Ansprüchen gegen ausführende Firmen	445
8. Personal	445
9. Landesrechnungshof	446
10. Zwischenfazit	446
IV. Themenkomplex: Technik und Baumängel	447
1. Verwendung von Erkenntnissen anderer Untersuchungsausschüsse	447
2. Brandschutzanlage als Schwerpunkt	447
3. Planungsmängel und Planänderungen als Ursachen	448
4. „Mensch-Maschine-Lösung“ beim Brandschutz	449
5. Der Umbruch im Jahr 2012	450
6. Vergabepaxis	452
7. Kosten durch Wartungsarbeiten	453
8. Verantwortlichkeiten	454
9. Zwischenfazit	457
V. Themenkomplex: Aufsichtspflicht als Gesellschafter	458
1. Die Rolle des Landes als Gesellschafter	458
2. Struktur der Gesellschaft	458
3. Kommunikationsstrukturen	458
4. Besetzung des Aufsichtsrates	460
5. Interessenskonflikte bei der Vertretung in den Organen der FBB	463
6. Zusammenarbeit der Gesellschafter	464
7. Externe Prüfungen	466
8. Zwischenfazit	469

B. Fazit.....	470
I. Bisherige Kritik	470
II. Untersuchungsergebnis des Untersuchungsausschusses 7/2	471
1. Wesentliche Ursachen für Kosten- und Terminüberschreitungen	471
2. Verantwortlichkeiten.....	471
III. Schlussfolgerungen.....	473
1. Standortwahl	473
2. Planung	473
3. Einhaltung der Leistungsphasen der HOAI	473
4. Sorgfältige Analyse bei Schwierigkeiten.....	473
5. Kontrollfunktion des Landes.....	474

4. Abschnitt: Verzeichnisse 475

A. Aktenplan.....	475
I. Papierakten	475
II. Hängeregister	605
III. Digital.....	614
IV. Datenträger	876
B. Fundstellenübersicht.....	878
C. Tabellenverzeichnis.....	894

Band II

1. Abschnitt: Sondervotum der AfD-Fraktion	896
2. Abschnitt: Sondervotum der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER.....	950

Band III

Anlagen	1002
----------------------	-------------

Band I

- Bericht des Untersuchungsausschusses 7/2 -

Abkürzungsverzeichnis

A

Abg.

Abgeordnete/r.....

Abghs-Drs.

Abgeordnetenhaus-Drucksache.....

Abs.

Absatz.....

AG

Aktiengesellschaft.....

ASE-B

Anspruchsermittlung zum baulichen Schallschutz.....

ASE-E

Anspruchsermittlung auf Entschädigung.....

Az

Aktenzeichen.....

AzB

Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen.....

B

B

Beweisbeschluss.....

BA

Beweisantrag.....

BAF

Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.....

BBF

Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH.....

BBI

Berlin Brandenburg International.....

BER

Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“.....

BER I

Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000.....

BER II

Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010.....

BVerfG

Bundesverfassungsgericht.....

BVerwG

Bundesverwaltungsgericht

D

D&O

Directors and Officers

dB

Dezibel

dB(A)

Dezibel - Bewertungskurve A

DFS

Deutsche Flugsicherung GmbH

DIN

Deutsches Institut für Normung e. V.

DLR

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.

DVO

Durchführungsverordnung

E

EY

Ernst & Young

F

FBB

Flughafen Berlin Brandenburg

FBS

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH

FluglärmG

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

G

GmbH

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GmbHG

Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung

gmp

Gerkan, Marg und Partner

GOLT

Geschäftsordnung des Landtages Brandenburg

GVBl.

Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg

H

HOAI
Honorarordnung für Architekten und Ingenieure.....

I

IBP
Fraunhofer Institut für Bauphysik

ICAO
Internationale Zivilluftfahrtorganisation der Vereinten Nationen

L

LOG
Gesetz über die Organisation der Landesverwaltung.....

LRH
Landesrechnungshof Brandenburg.....

LuBB
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg

LuftVG
Luftverkehrsgesetz

LuftVO
Luftverkehrsordnung

M

MdF
Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg

MdFE
Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg

MIL
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (2009 bis 2014) bzw. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (ab 2014)

MLUK
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg

MSWV
Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg.....

MWAE
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg

N

NIROS
Noise Impact Reduction and Optimisation System.....

O

OVG

Oberverwaltungsgericht

P

pg bbi

Planungsgemeinschaft Berlin-Brandenburg International.....

PPS

Projektplanungsgesellschaft Schönefeld

PwC

PricewaterhouseCoopers AG.....

R

Rn.

Randnummer.....

S

STOB

schalltechnische Objektbeurteilung.....

SVWE

schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung.....

T

TGA

Technische Gebäudeausstattung

TÜV

Technischer Überwachungsverein.....

U

UAG

Untersuchungsausschussgesetz

UBA

Umweltbundesamt.....

V

VS

Verschlussache

VSO

Verschlussachenordnung des Landtages Brandenburg

VwVfG

Verwaltungsverfahrensgesetz

W

WP

Wahlperiode

1. Abschnitt: Untersuchungsverfahren

A. Untersuchungsauftrag und Themenkomplexe

I. Untersuchungsauftrag

Der Landtag Brandenburg – 7. Wahlperiode – hat in seiner 63. Sitzung am 23. Februar 2022 beschlossen, gemäß Artikel 72 Absatz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg in Verbindung mit § 2 Absatz 1 sowie § 3 Absatz 4 des Untersuchungsausschussgesetzes, einen Untersuchungsausschuss zum Thema „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg ‘Willy Brandt‘ (BER)“ einzusetzen. Durch den Beschluss¹ wurde der Ausschuss beauftragt, folgende Sachverhalte zu untersuchen:

„I. Mit dem Konsensbeschluss der Gesellschafter Land Brandenburg, Land Berlin und Bund, der 1996 gefasst wurde, verzichteten die drei Gesellschafter auf den Neubau eines Flughafens für die Region Berlin-Brandenburg. Stattdessen sollte der bereits existierende Flughafen Schönefeld zum Airport Berlin Brandenburg International BBI ausgebaut werden. Die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof sollten geschlossen werden. Zur Finanzierung des Airports sollte laut Beschluss privates Kapital akquiriert werden. Von 1996 bis 1999 folgten dann die Planung des Flughafens und die Einreichung des Planfeststellungsantrages. Von 1997 bis 2003 wurde über die Privatisierung des Bauvorhabens und die Vergabeverfahren verhandelt. Die Privatisierung wurde schlussendlich nicht umgesetzt und die Planungsunterlagen gingen an die Flughafen-gesellschaft über. Im Jahr 2005 gab das Bundesverwaltungsgericht den Eilanträgen mehrerer Anwohner gegen die Sofortvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Schönefeld-Ausbau weitgehend statt. Und das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg wies die Klagen von fünf Luftfahrtunternehmen gegen die Schließung von Berlin-Tegel zurück. Der Widerruf gegen die Betriebsgenehmigung sollte nach der Inbetriebnahme des BER wirksam werden.

Das Bundesverwaltungsgericht genehmigte den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum BER. Eine Revision gegen das letztinstanzliche Urteil ist nicht möglich. Auflagen wurden bei den Nachtflügen und den Entschädigungen im Außenwohnbereich erteilt. 2006 erfolgte dann der Erhalt der Baugenehmigung für den Fluggastterminal des BER.

¹ Drucksache 7/4948-B.

2007 stimmte der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu, das Vergabeverfahren für den Bau des Terminals aufzuheben. Die Bauleistungen wurden stattdessen in Einzellosen am Markt platziert.

Bereits im Jahr 2012 hatte die CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg bei dem Flughafen-Experten Dieter Faulenbach da Costa ein Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses am 21. November 2012 veröffentlichte Gutachten kam damals schon zu dem Ergebnis, dass die Abfertigungskapazitäten nicht ausreichen würden.

Ebenfalls hat das Gutachten bereits 2012 die Unwirtschaftlichkeit prognostiziert, wobei Faulenbach da Costa noch von einem Investitionsvolumen von 4,2 Milliarden Euro ausgegangen war. Letztendlich sind dann sogar ca. 7,1 Milliarden Euro an Investitionen und Kosten daraus geworden und ein Ende der weiteren Investitionen ist nicht abzusehen.

So war schon in der Anfangsphase des Baus des Flughafens BER ersichtlich, dass es sich zu einem Bauvorhaben mit sehr großer Brisanz und von großer Widersprüchlichkeit entwickeln würde und gerade hier eine besondere Aufsichtspflicht gegenüber der Flughafengesellschaft vonnöten wäre. Da die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) mit jeweils einem Anteil von 37 Prozent die Länder Berlin und Brandenburg sind sowie die Bundesrepublik Deutschland mit einem Anteil von 26 Prozent, ergibt sich für das Land Brandenburg eine entscheidende Rolle in der Finanzierung, der Standortentscheidung und auch in der generellen Aufsichtspflicht.

Da das Land Brandenburg als Mitgeschafter bereits seit der ersten Planungsphase, der Standortentscheidung und der Finanzierung zum nicht unerheblichen Teil Entscheidungen gefällt hatte, die zu der bekannten Prozedur des Flughafenbaus am Standort Schönefeld führten, soll in diesem Untersuchungsausschuss der Flughafenbau von der ersten Planungsphase bis zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses untersucht werden. Hierbei ist insbesondere die Aufsichtspflicht des Landes Brandenburg als mitragender Geschafter gesondert in den Fokus zu nehmen. Die gesonderte Rolle des Landes Brandenburg ergibt sich insbesondere durch die Lage des Flughafens BER im Land Brandenburg, weshalb sich gerade durch diese Rolle ebenfalls eine besondere Aufsichtspflicht gegenüber der Flughafengesellschaft ergibt, welche in diesem Untersuchungsausschuss auch noch einmal klar herausgestellt werden soll.

II. Das Aufgabenfeld soll konkret Folgendes umfassen: die Untersuchung sämtlicher Prozesse, die zu der um 5 Milliarden Euro teureren Fertigstellung mit erheblichem Zeitverzug geführt haben.

1. Der Untersuchungsausschuss soll umfassend aufklären,
 - 1.1. ob beim Bau des Flughafens in signifikanter Weise die haushälterischen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit missachtet wurden;
 - 1.2. ob bei der Ursprungsplanung und der Standortentscheidung schon die Weichen für die Fehlentwicklungen der Fertigstellung des Flughafens BER gestellt wurden;
 - 1.3. welche Folgen die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens auf Nachunternehmer hatte und welche zusätzlichen Kosten dadurch für die Beteiligten entstanden sind;
 - 1.4. welche Möglichkeiten das Land Brandenburg als Gesellschafter der FBB GmbH hatte, um Mehrkosten beim Flughafenbau zu reduzieren;
 - 1.5. in welchem Umfang der Schallschutz bei der Ursprungsplanung und sodann bei den Umplanungen berücksichtigt wurde.

2. Der Untersuchungsausschuss soll klären,
 - 2.1. ob die Standortentscheidung für Schönefeld in erheblichem Maße zu den Mehrkosten beigetragen hat;
 - 2.2. welche Kosten durch die Entwicklung der Infrastruktur im Flughafenumfeld entstanden sind, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Entstehung des BER standen;
 - 2.3. welche Kosten dem Land Brandenburg als Gesellschafter durch die bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag durchgeführte Mängelbeseitigung bei den verschiedenen Bauleistungen entstanden sind.

3. Der Untersuchungsausschuss soll im Besonderen klären,
 - 3.1. ob bei der Planung des Schallschutzes alle für die festgelegten Flugrouten infrage kommenden Tag- und Nachtschutzgebiete berücksichtigt wurden;
 - 3.2. ob die Gutachter, die für den Schallschutz in den Anrainergemeinden bei den Bürgern unterwegs waren, fehlerhaft gearbeitet haben;
 - 3.3. nach welchen Vorschriften und Anweisungen die Gutachter dabei vorgegangen sind;
 - 3.4. ob eine rechtzeitige Evaluierung des Schallschutzprogrammes nach der jeweiligen Umlegung der Flugrouten stattfand;
 - 3.5. welcher Umstand dazu führte, dass kurz vor der Eröffnung des Flughafens BER die Flugrouten geändert wurden;

- 3.6. ob - und wenn ja, in welchem Maße - die kurzfristige Umplanung der Flugrouten zu erheblichen Lärmmehrbelastungen von Anwohnern der nicht in den Tag- und Nachtschutzgebieten liegenden Gemeinden führte;
- 3.7. ob Mehrkosten durch die Standortentscheidung im Bereich Schallschutz entstanden sind;
- 3.8. inwieweit Mehrkosten hätten vermieden werden können, wenn das Fraunhofer-Gutachten von 2016 hinreichend Beachtung gefunden hätte.

III. Der Untersuchungsausschuss soll im Rahmen des Untersuchungsgegenstandes dabei insbesondere folgende Fragen untersuchen:

1) Finanzen

1. Wie viel Geld wurde wann von welchem Gesellschafter der FBB GmbH eingebracht?
2. Wie hoch war über die Jahre, das heißt ab Gründung der FBB GmbH bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, das Gesamtfinanzierungsvolumen durch das Land Brandenburg und wie hoch waren insoweit die prozentualen Anteile der Gesellschafter der FBB GmbH an den Finanzierungsleistungen?
3. Welche Finanzierungen waren dabei aus welchen Gründen zweckgebunden?
4. Gab es bei der Bezahlung der Nachunternehmer auch Abweichungen von der üblichen Zahlweise per Rechnung, per Bank? Wurden Unternehmer in bar ausbezahlt?
5. Wurden die ausführenden Baufirmen jeweils nach Fertigstellung der Bauabschnitte bezahlt oder erst nach Beseitigung der Mängel?
6. Welche Mittel wurden in welcher Höhe für welche Zwecke bereitgestellt und zu welchem Zeitpunkt?

2) Managervergütung und -haftung

7. Welcher Manager hat welche Bauphase geleitet und aus welchen Gründen wurden die Manager jeweils ausgetauscht?
8. Sind für entstandene Schäden Managerhaftpflichtversicherungen eingespungen?

9. Welche Rolle spielte bei den Haftungsansprüchen die FBB Tochter FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH?
10. Wie wirkte sich die Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen für Managerhaftung im Verlauf der letzten 30 Jahre auf die Managerhaftung während des Baus des BER aus?
11. In welcher Höhe wurden wann für welchen Manager Vergütungen bezahlt?
12. Welche Abfindungen wurden vereinbart und in welcher Höhe sind diese gezahlt worden?
13. Welche Manager erhielten nach ihrem Ausscheiden wann noch Boni und in welcher Höhe?

3) Technik

14. Wie ist der Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausrüstung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlagen, des Flughafens Berlin Brandenburg zum für den Untersuchungszeitraum maßgebenden Stichtag - dem Tag der Einsetzung - gewesen?
15. Welche Veränderungen wurden an der TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere an der Brandschutzanlage, seit März 2014 vorgenommen, um eine Funktionsfähigkeit sicherzustellen?
16. Welche Kosten wurden für die gesamte TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere für die Brandschutzanlagen, ursprünglich eingeplant und welche Kosten sind bis zum Tag der Eröffnung tatsächlich entstanden?
17. Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der TGA des Flughafens, insbesondere der Brandschutzanlagen?
18. Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg haben sich aufgrund der TGA, insbesondere der Brandschutzanlagen, ab März 2014 ergeben?

4) Grundstücksgeschäfte

19. Welche Rolle nahmen die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB), die WestLB AG und die Bankgesellschaft Berlin bei den Grundstücksgeschäften ein, die im Zusammenhang mit der Errichtung des BER standen?
20. Welche Rolle spielte das Baufeld Ost südlich Hornbach, östlich der A 113, für die Flughafenplanung?
21. Welche der erworbenen Grundstücke wurden wirklich benötigt?
22. Welche Grundstücke wurden nach dem Erwerb wann weiterveräußert und aus welchen Gründen?
23. Zu welchen Preisen wurden die Grundstücke eingekauft und gegebenenfalls weiterverkauft und wie viel Freifläche war am für den Untersuchungsausschuss relevanten Stichtag noch vorhanden?
24. Warum wurden die Flächen ab 1991 und damit vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens angekauft und für welchen Zweck war dies jeweils?
25. Was wurde aus der ca. 125 Hektar großen Fläche des sogenannten Baufeld Ost und wie setzt sich der Schaden in Höhe von 200 Millionen Euro zusammen, der durch die Käufe entstanden ist?
26. Hat eine systematische Kampfmittelsuche und -räumung auf dem jetzigen Flughafenareal stattgefunden?
27. Falls ja, in welchem Zeitraum erfolgten diese Maßnahmen und welche Kosten sind dadurch entstanden?
28. Welche Rolle nahmen die ILB und die LEG Brandenburg mbH i.L. bei den Grundstückskäufen ein?

5) Kosten und Finanzierung der regionalen Infrastruktur

29. Welche Kosten sind durch die Verlängerung der Bauphase bei der Instandhaltung der S-Bahn und des Bahnhofes Flughafen Schönefeld entstanden?
30. Welche Kosten sind durch die Umbauten des bestehenden Bahnnetzes und des Anschlusses an die A 113 entstanden?
31. Welche Kosten sind dem Land durch den großflächigen Um- und Ausbau der regionalen Infrastruktur entstanden?

- 6) Finanzierungskalkulation in der Planungsphase
 32. Wie setzte sich die Finanzierung der unterschiedlichen Planungen in der Anfangsphase, das heißt vor Baubeginn, zusammen?
 33. Wie viele Planungsansätze gab es in der Anfangsphase des Flughafenbaus?
 34. Aus welchen Gründen wurde dann der Zuschlag für die Planung des BER in der sodann umgesetzten Form gegeben?
 35. Welche Planungen waren das konkret und welche Standorte wurde noch in die anfängliche Planung einbezogen?
- 7) Behindertengerechte Ausstattung
 36. Wie hoch waren die Planungskosten für die behindertengerechte Ausstattung des gesamten BER und wie hoch sind die tatsächlichen Kosten, die letztlich bis zum Tag der Eröffnung des Flughafens entstanden sind?
 37. Wie setzten sich die Kosten für die behindertengerechte Ausstattung des BER zusammen?
 38. Welcher Anteil dieser Kosten entfiel dabei auf Umplanungen und aus welchen Gründen?
- 8) Schallschutz
 39. Wie hoch ist die geplante Gesamtsumme für den Schallschutz ursprünglich gewesen (Planung) und was wurde tatsächlich für die Schallschutzmaßnahmen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag ausgegeben?
 40. Wie wurde mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts und dem Gegengutachten der FBB GmbH 2016 umgegangen und warum wurde auf das Gutachten des Fraunhofer-Instituts nicht eingegangen?
 41. Wie kam es zu der unterschiedlichen Klassifizierung der Wohngebäude in der Umgebung des Flughafengeländes?
 42. Wie wurden die jeweiligen Schallschutzgutachten miteinander verglichen?
 43. Aus welchen Gründen kam das Gegengutachten zu gänzlich unterschiedlichen Ergebnissen, verglichen mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts?

44. Wurden für das Gegengutachten Messungen vorgenommen?
45. Falls ja, nach welchen Richtlinien wurden die Messungen für das Gegengutachten der FBB GmbH durchgeführt?
46. Unter Einbeziehung wie vieler Gebäude und Haushalte wurde der Schallschutz ursprünglich geplant und wie viele Gebäude und Haushalte waren tatsächlich sodann nach Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag vom Fluglärm betroffen?
47. Wurden die neu festgelegten Flugrouten in der Planung berücksichtigt und sind dadurch Mehrkosten entstanden?
48. Wie viele Gebäude und Haushalte waren bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag durch die neuen Flugrouten betroffen?
49. Welche Möglichkeiten hatten Grundstückseigentümer nach der Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, durch Messungen eine tatsächliche höhere Lärmbelastung als in den Modellrechnungen festgesetzt nachzuweisen, insbesondere auch nach realisierten Schallschutzmaßnahmen und auch außerhalb der sodann festgelegten Schutzzonen?
50. Auf welcher Grundlage wurden die sogenannten Schallschutzzonen errechnet und letztlich erstellt?
51. Wie wurden die ursprünglichen Schutzzonen geplant und wie stellten sich der Stand der Schutzzonen und deren Einhaltung bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag dar?
52. Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet?
53. Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem jeweiligen Ergebnis?
54. Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt?
55. Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen?

56. Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?
- 9) Standortentscheidung
57. Welche Rolle spielte der Transrapid als mögliche Flughafenanbindung bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?
58. Welche Rolle spielten die Deutsche Lufthansa und andere Fluggesellschaften sowie die Treuhandgesellschaft und die Privatisierung von Interflug/Flughafen Schönefeld bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?
59. Welche Planungserwägungen waren letztlich für die Standortentscheidung maßgeblich?
- 10) Entwicklung des Flughafenumfeldes
60. Welche Rolle spielte die Airport Region (Gemeinschaftsunternehmen der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB) und der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH) bei der Entwicklung des Flughafenumfeldes?
61. Welche Rolle spielten die verschiedenen Projektentwickler und unternehmensgesellschaftsrechtlichen Strukturen (u. a. Tochtergesellschaften der Helaba Landesbank Hessen Thüringen) bei der Umfeld-Entwicklung?
62. Zu welchem Zeitpunkt begann die Einbeziehung der Berliner Wasserbetriebe bei der Entwicklung des Flughafenumfeldes und in welchem Zusammenhang?
63. Auf welchen Planungen basierte/n der Ausbau/die Aufgaben des Klärwerks Waßmannsdorf (auch hier rückblickend auf DDR-Planungen)?
64. Wie wirkte sich die generelle Grundwasserproblematik bei Bauvorhaben in Berlin und im Berlin nahen Raum und daraus resultierenden Bauverzögerungen (U-Bahn-Tunnel-Verlängerung U5, Stadtschloss, Staatsoper) auf die Planungen des BER aus?
65. Wann wurden die gebauten Pumpwerke in Betrieb genommen?
66. Sind ausnahmslos alle Pumpwerke in Betrieb genommen worden? Falls nein, warum nicht?

67. Wie wurde mit der in den Planungen festgelegten Einleitung des Regenwassers und des Grundwassers in den Zülow- und den Glasowbach umgegangen und wie war der Sachstand dazu zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses?
68. Sind Umweltschäden im Flughafenumfeld durch die Absenkung des Grundwasserspiegels beim Bau des BER entstanden?
69. Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht?
70. Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen?
71. Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?

11) Planungsphasen

72. Wie kam es zur Umplanung der ursprünglich entworfenen Planung hin zur sodann umgesetzten Art des Flughafens?
73. Aus welchen Gründen erfolgte die Umplanung?
74. Kam es nach der Sitzung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) am 5. Oktober 1998 zum Thema „Gesamtkoordination 39/98 des Projekts Flughafen Berlin Brandenburg International Ausbau Schönefeld“ zu einer Überarbeitung der Grobplanung seitens der Deutschen Flugsicherung?
75. Wurden dementsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert?
76. Wurde Einfluss auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeübt, im Sinne des PPS auf die Flugsicherung einzuwirken? Wenn ja, durch wen und in welcher Form?
77. Wie sah die Planung in der Ursprungsfassung aus und wie in den einzelnen Planungsphasen?
78. Welchen Einfluss hatten das Architekturbüro gmp, die Mitnahme der Baupläne durch gmp und die Verzögerung durch den Rechtsstreit mit gmp auf

die Fertigstellung des Flughafens und welche Kosten sind dadurch zusätzlich entstanden?

79. Welche Folgen des Umbaus der Einkaufspassagen sind für den Brandschutz und die Entlüftung entstanden?
80. Auf welcher rechtlichen Grundlage konnte sich gmp der Baupläne bemächtigen?
81. Bei welchen Baumaßnahmen hat welche Firma Insolvenz angemeldet und welche Kosten in welcher Höhe sind dadurch der Flughafengesellschaft zusätzlich entstanden?

12) Kapazitätsplanungen

82. Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?
83. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?
84. Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?
85. Welche Planungen, Bauvorbereitungen und Bauarbeiten für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg gab es bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?
86. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten?
87. Welche Fluggastkapazität ist für jeweils welchen Zeitpunkt nach diesen Planungen kalkuliert worden?
88. Wie wurden die Fluggastkapazitäten der einzelnen Stufen ermittelt und welche IATA Standards (International Air Transport Association) wurden zugrunde gelegt?
89. Wie hoch war der zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags vorgesehene Finanzbedarf für Erweiterungsbaumaßnahmen am Flughafen und wie setzte sich dieser zusammen und wie sollte nach den Planungen die Finanzierung gesichert werden?

90. Welche Auswirkungen auf Betriebskosten, Umsätze, und Gewinne wurden insoweit im Hinblick auf beabsichtigte Erweiterungen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag kalkuliert?
 91. Welche Gespräche mit Vertretern von Fluggesellschaften wurden im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung wann, von wem und mit welchem Ergebnis geführt?
 92. Welche Auswirkungen hatte die Insolvenz der Air Berlin auf den Erweiterungsbedarf und die mit einer Erweiterung im Zusammenhang stehenden Planungen?
 93. Inwieweit ergaben sich aus den Kapazitätserweiterungen zusätzliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und welche Kosten sind daraus dem Land Brandenburg entstanden?
- 13) Baumängel
- a) Brandschutz
 94. Welche gravierenden Mängel sind während der einzelnen Bauphasen im Hinblick auf den Brandschutz entstanden?
 95. Wann wurden diese Mängel beseitigt?
 96. Wer trug welche Kosten für die Beseitigung der Mängel?
 97. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich Brandschutz zum für den Untersuchungsausschuss maßgeblichen Stichtag?
 98. Welche Kosten sind insoweit für die Mängelbeseitigung im Bereich Brandschutz entstanden?
 - b) interne Struktur
 99. Mussten Förderbänder, Rolltreppen und Fahrstühle schon vor der Inbetriebnahme regelmäßig in Bewegung gesetzt werden, um zu gewährleisten, dass diese funktionstüchtig bleiben?
 100. Welche Kosten sind dafür in welcher Bauphase entstanden und wie hoch sind die Gesamtkosten für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit von Förderbändern, Rolltreppen und Fahrstühlen gewesen?
 - c) Gebäude sowie Start- und Landebahnen

101. Welche Mängel an Gebäuden sowie an den Start- und Landebahnen konnten vor der Inbetriebnahme des Flughafens festgestellt werden?
102. Welche Kosten sind für die Beseitigung dieser Mängel entstanden?
103. Wer hat welche Kosten im Einzelnen getragen?
- d) Kosten der Mängelbeseitigung und Kostenträger
104. Welche Mängel sind im Einzelnen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Zeitpunkt wann festgestellt worden?
105. Welche Kosten sind für die Feststellung von Mängeln entstanden und wer hat diese Kosten getragen?
- e) Haftung für die Mängelbeseitigung
106. Welche Baumängel sind bei der Errichtung des Flughafens aufgetreten, welche nicht durch die ausführenden Unternehmen beseitigt werden konnten?
107. Wer hat die Kosten für die durch Dritte durchgeführte Mängelbeseitigung in welcher Höhe für welche Baumängel getragen?
108. In welchen Bauteilbereichen konnten Planungsfehler ausgemacht werden, für die die Planer haftungsrechtlich einzustehen hatten?
109. Wurden die Haftungsansprüche gegen die Schuldner auch durchgesetzt?
110. Welche Kosten sind aufgrund der Durchsetzung von Haftungsansprüchen, insbesondere wegen Schlechtleistung, entstanden und welche Kosten davon musste letztlich die Flughafengesellschaft selbst tragen?
111. In welcher Höhe standen dem Bauherrn zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsbürgschaften mit welcher Geltungsdauer zur Verfügung?
112. In welcher Höhe wurden bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsansprüche und Gewährleistungsbürgschaften in Anspruch genommen?
- f) Mängel bei der behindertengerechten Ausstattung des BER
113. Welche Mängel sind bei der behindertengerechten Ausstattung und der behindertengerechten Bauausführung des Flughafens entstanden?

114. IN welchen Bauabschnitten sind in Bezug auf die behindertengerechte Ausstattung des BER Mängel entstanden?
115. Wer hat die Kosten der Mängelbeseitigung für die bei der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung entstandenen Mängel getragen?
116. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?
- g) Mängel bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung des BER
117. Welche Mängel sind wann bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung festgestellt worden?
118. Welche dieser Mängel wurden noch vor der Eröffnung des BER beseitigt und welche Kosten sind dafür entstanden?
119. Wie hoch war die Zahl der noch bestehenden Mängel im Bereich Strom-, Wasser- und Gasversorgung zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags?
- 14) Eröffnung BER
120. Welche Kosten sind der FBB GmbH durch die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens entstanden und welchen Anteil dieser Kosten trug das Land Brandenburg?
121. In welcher Höhe wurden Zahlungen an Unternehmen geleistet, die durch den verschobenen Eröffnungstermin ihre Geschäfte im Flughafen nicht planmäßig eröffnen konnten?
122. Wie viele Unternehmen haben ihre Verträge für die Nutzung von Gewerberäumen auf dem Flughafengelände aufgrund der Verschiebung des Eröffnungstermins noch vor der Eröffnung des Flughafens gekündigt?
123. Wie viele Klagen gegen die FBB GmbH gab es von Unternehmen, die ihre Geschäfte nicht planmäßig eröffnen konnten?
124. Wie viele Arbeitnehmer von den Vertragspartnern der FBB GmbH wurden infolge der Verschiebung des Eröffnungstermins arbeitslos?

125. Wie viele Vertragspartner der FBB GmbH mussten durch die Verschiebung des Eröffnungstermins Insolvenz beantragen?
 126. Was ist aus den von den sodann insolventen Vertragspartnern bereits eingebauten Geschäftseinrichtungen geworden?
 127. Gab es für den Verbleib bereits verbauter Geschäftseinrichtungen Ausgleichszahlungen und wenn ja, in welcher Höhe im Einzelfall?
 128. Sind Fluggesellschaften durch die Verschiebung des Eröffnungstermins als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen? Wenn ja, welche waren dies und wann sind diese als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen?
 129. In welcher Höhe wurden Vertragsstrafen wegen der Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens gegenüber der FBB GmbH geltend gemacht und letztlich erfolgreich eingeklagt?
 130. Waren unter den Anspruchstellern bzw. Klägern auch Zulieferunternehmen, die die FBB GmbH im Rahmen einer Drittschadensliquidation in Haftung genommen haben, weil der Eröffnungstermin verschoben wurde?
- 15) Flugrouten des BER bei Start und Landungen
131. Welche Flugrouten wurden bei der ersten Planung des BER zugrunde gelegt?
 132. Welchen Einfluss hatte das Land Brandenburg auf die jetzt festgelegten Flugrouten?
 133. Wie ist die Entwicklung der Flugrouten in den einzelnen Planungsphasen gewesen?
 134. Aus welchen Gründen und nach welchen Maßgaben wurden die von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow eingeklagten Flugrouten geändert?
 135. Warum wurde kein generelles Nachtflugverbot erlassen und trotz des Urteils 76 Flüge in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr zugelassen?
 136. Auf welchen rechtlichen Grundlagen basierte die Entscheidung?
 137. Warum wurden die festgelegten Flugrouten bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag nicht eingehalten?

138. Aufgrund welcher rechtlichen Vorschriften ist eine Abweichung von den festgelegten Flugrouten möglich gewesen?
139. Welche Entscheidungsfreiheit bezüglich der Nichteinhaltung der Flugroute hat der jeweilige Pilot bei Start und Landung auf dem BER zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags gehabt?
140. Mit welchen Flugrouten wurde bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag geplant, soweit eine Erweiterung des BER als Regierungsflughafen und eine dritte Start- und Landebahn vorgesehen waren?
- 16) Gerichtsentscheidungen zum BER
141. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Flugrouten des BER?
142. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich der Flugrouten umgesetzt?
143. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich des Schallschutzes am BER?
144. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich des Schallschutzes umgesetzt?
145. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Grundstücksgeschäfte, die im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens getätigt wurden?
- 17) Aufsichtspflicht als Gesellschafter
146. Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert?
147. Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?
148. Ergaben sich aus der Doppelrolle des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte, Interessenkonflikte und wie wurde mit diesen umgegangen?
149. Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?

150. Ergaben sich aus der Doppelrolle des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte und zugleich als Ministerpräsident für die Genehmigungsbehörde Brandenburgs zuständig war, Interessenkonflikte?
151. Wann hat sich das Land Brandenburg mit den anderen Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht?
152. Ist dieser Austausch protokolliert worden?
153. Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner und falls ja, in welcher Form?
154. Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?
155. Welche Anfragen, Stellungnahmen und Prüfungen durch den Bundesrechnungshof und/oder die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sind während des Neubaus des Flughafens Berlin Brandenburg eingegangen, beantwortet und zur Kenntnis genommen worden und wie wurde im Rahmen der Bauplanung und der Baudurchführung seitens der Flughafengesellschaft und deren Anteilseigner darauf reagiert?
156. Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt?
157. Übten die mit der Wirtschaftsprüfung im Rahmen des Neubaus des Flughafens beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften auch eine beratende Funktion aus? Wenn ja in welchem Umfang und zu welchen Themen?
158. Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?
159. Wie viele Sonderprüfungen zu welchen Themenbereichen wurden seit Beginn des Neubaus des Flughafens Berlin-Brandenburg bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag bei welchen Wirtschaftsprü-

fungsgesellschaften durch die Flughafengesellschaft und/oder ihre Anteilseigner in Auftrag gegeben und was sind die Ergebnisse der jeweiligen Sonderprüfungen gewesen?

160. Gab es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden, und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeten Sonderprüfungen umgegangen?
161. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK IGR GmbH und J.S.K. GmbH zusammensetzte?
162. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass die Büros gmp und J.S.K. zuvor mit der Bauplanung des Terminals beauftragt worden waren und nunmehr auch mit Prüfungs- und Überwachungsleistungen betraut wurden, das heißt, sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog?
163. Sofern dies dem Aufsichtsrat bekannt war: Wie bewertete er diesen Umstand?
164. Nach welchen Kriterien wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH ausgewählt?
165. Zu welchen Konditionen ist diese Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und seit wann mit der Prüfung der FBB GmbH beschäftigt gewesen?
166. In welcher Form konnte die Firma EY auf die Entscheidungen der Gesellschafter Einfluss nehmen?
167. Wie wurde die Arbeit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH durch die Gesellschafter überprüft, insbesondere vor dem Hintergrund, dass EY auch für das insolvent gegangene DAX-Unternehmen Wirecard tätig gewesen war und dieses Prüfungsmandat seit Oktober 2020 Gegenstand eines Untersuchungsausschusses im Deutschen Bundestag war?“

II. Strukturierung in Themenkomplexe

In der konstituierenden Sitzung des Untersuchungsausschusses am 6. Mai 2022 wurde der Beschluss zur Strukturierung des Untersuchungsauftrages² gefasst. Dieser sieht vor, die sich aus dem Untersuchungsauftrag ergebenden Fragestellungen zu den folgenden sechs Themenkomplexen zusammenzufassen: *Flugrouten und Schallschutz*; *Finanzen*; *Technik und Baumängel*; *Standort/ Flughafenumfeld*; *Planung, Errichtung und Inbetriebnahme*; *Aufsichtspflicht als Gesellschafter*. Im weiteren Verlauf befasste sich der Untersuchungsausschuss umfassend mit dem Themenkomplexen *Flugrouten und Schallschutz*. Er wandte sich später ebenfalls dem Themenkomplex *Finanzen* zu. Am 06.10.2023 in seiner 13. Sitzung fasste der Untersuchungsausschuss einstimmig den Beschluss zur abschließenden Umsetzung des Untersuchungsauftrages³. Damit wurde festgelegt, dass die Themenkomplexe *Technik und Baumängel* und *Aufsichtspflicht als Gesellschafter* gemeinsam zu behandeln waren. Die weiteren Themenkomplexe *Standort/ Flughafenumfeld* sowie *Planung, Errichtung und Inbetriebnahme* waren aufgrund der in der parlamentarischen Diskontinuität begründeten zeitlichen Restriktion nicht mehr zu bearbeiten. Der Abschluss eines Themenkomplexes wurde durch den Untersuchungsausschuss hingegen nicht beschlossen, sodass in den letzten Beweisaufnahmen bis zu vier Themenkomplexe gleichzeitig behandelt wurden.

Der Einsetzungsbeschluss⁴ differenziert zwischen den *allgemeinen Fragestellungen zum Aufgabenfeld* und den *speziellen Fragestellungen*. Während die allgemeinen Fragestellungen das Aufgabenfeld des UA 7/2 gemäß Einsetzungsbeschluss A. Untersuchungsgegenstand Absatz II. näher beschreiben und von 1.1 bis 3.8 nummeriert sind, teilen die speziellen Fragestellungen gemäß Einsetzungsbeschluss A. Untersuchungsgegenstand Absatz III. sich in 17 Kategorien auf und sind durchgängig von Frage „1.“ bis Frage „167.“ beziffert.

Die genaue Zuordnung der Fragestellungen zu den Themenkomplexen ist im Strukturierungsbeschluss folgendermaßen dargestellt: Allgemeine Fragestellungen zum Aufgabengebiet sind in der Form „A. II. Nr. x.x“ dargestellt und die speziellen Fragestellungen sind in der Form „A. III. x) Fragen xx“ dargestellt, wobei die Ziffer vor der Klammer „x)“ auf die Kategorie gemäß Einsetzungsbeschluss hinweist.

² Beschluss UA 7-2/1/15.

³ Beschluss UA 7-2/13/95.

⁴ Drucksache 7/4948-B.

1. Themenkomplex: Flugrouten und Schallschutz

A. II. Nr. 1.5, 3.1 - 3.8

A. III. 8) Fragen 39 - 56

A. III. 15) Fragen 131 - 140

A. III. 16) Fragen 141 - 144

2. Themenkomplex: Finanzen

A. II. Nr. 1.1, 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 2.3, 3.8⁵

A. III. 1) Fragen 1 - 6

A. III. 2) Fragen 7 - 13

A. III. 5) Fragen 29 - 31

A. III. 6) Fragen 32 - 35

3. Themenkomplex: Technik und Baumängel

A. II. Nr. 2.3

A. III. 3) Fragen 14 - 18

A. III. 7) Fragen 36 - 38

A. III. 13) a. - g. Fragen 94 - 119

4. Themenkomplex: Standort/ Flughafenumfeld

A. II. Nr. 1.2, 2.1

A. III. 4) Fragen 19 - 28

A. III. 9) Fragen 57 - 59

A. III. 10) Fragen 60 - 71

A. III. 16) Frage 145

⁵ Die grau hinterlegten Nummern der Beschreibung des Aufgabenfeldes im Einsetzungsbeschluss sind für mehrere Themenkomplexe relevant und daher mehrfach genannt.

5. Themenkomplex: Planung, Errichtung und Inbetriebnahme

A. II. Nr. 1.1, 1.2, 1.3

A. III. 11) Fragen 72 - 81

A. III. 12) Fragen 82 - 93

A. III. 14) Fragen 120 - 130

6. Themenkomplex: Aufsichtspflicht als Gesellschafter

A. II. Nr. 1.4

A. III. 17) Fragen 146 – 167

III. Einführung zum Sachverhalt des Flughafens Berlin Brandenburg (BER)

Hauptakteur des Flughafenprojekts BER ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, für die im Folgenden die Bezeichnung „Flughafengesellschaft“ bzw. FBB verwendet wird. Im Jahr 1991 gegründet und mit Sitz in Schönefeld, betreibt die Flughafengesellschaft seit Ende Oktober 2020 den Flughafen BER und war hauptverantwortlich für dessen Inbetriebnahme zuständig. Vorher hatte die Flughafengesellschaft bereits den Flughafen Schönefeld betrieben, welcher als Terminal 5 Teil des neuen Flughafens BER wurde.

Zur thematischen Einführung werden im Folgenden, die Organe der Flughafengesellschaft sowie die Struktur des Flughafenprojekts umrissen. Für weitergehende Erläuterungen sei auf Kapitel 2. A. „Grundlagen“ im Abschlussbericht des BER I⁶ und auf den „Zweiten Abschnitt – Thematische Grundlagen“ im Abschlussbericht des BER II⁷ sowie auf das 2. Kapitel „Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH“ des Tätigkeitsberichtes des Sonderausschusses BER⁸ verwiesen.

⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000.

⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010.

⁸ Tätigkeitsbericht des Sonderausschusses BER der 7. Wahlperiode des Landtages Brandenburg, Drucksache 7/3731.

1. Organe der Flughafengesellschaft

Die Gesellschafterversammlung, die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat bilden zusammen die drei Organe der Flughafengesellschaft. Ihre Aufgaben und Strukturen ergeben sich aus den Regelungen des GmbH-Gesetzes (GmbHG) und ergänzend aus dem Gesellschaftsvertrag der Flughafengesellschaft (im Folgenden „Gesellschaftsvertrag“).

Als Gesellschafter vertreten die Bundesrepublik Deutschland, das Land Berlin und das Land Brandenburg ihre Interessen in der Gesellschafterversammlung. So verfügen der Bund über 26 Prozent und die Länder Brandenburg und Berlin jeweils über 37 Prozent der Anteile an der Flughafengesellschaft. Ihr jeweiliger Stimmenanteil entspricht dabei den genannten Anteilen am Gesamtunternehmen. Als höchstes Gesellschafterorgan entscheidet die Gesellschafterversammlung über grundsätzliche Angelegenheiten der Flughafengesellschaft, die Berufung und Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder sowie die Bestätigung der Jahresabschlüsse und jährlichen Wirtschaftspläne.⁹ Die Gesellschafterversammlung verfügt außerdem über das Recht, Entscheidungen aus dem operativen Geschäft an sich zu ziehen, die im Regelfall von den Geschäftsführern getroffen werden. Den Vorsitz der Gesellschafterversammlung hat der jeweilige Vorsitzende des Aufsichtsrates inne.¹⁰

Die Geschäftsführung besteht aus mehreren Geschäftsführern der Flughafengesellschaft sowie dem Vorsitzenden der Geschäftsführung (bis 2013 Sprecher der Geschäftsführung). Die Geschäftsführer werden durch den Aufsichtsrat bestellt und abberufen. Die Geschäftsführung ist mit der Organisation des operativen Betriebes betraut. Außerdem vertritt die Geschäftsführung die Flughafengesellschaft gerichtlich und außergerichtlich.¹¹ Obwohl eine Ressortaufteilung zwischen den Geschäftsführern vorgenommen wird, trägt jeder einzelne Geschäftsführer die ungeteilte Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung.¹²

⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 49.

¹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 49.

¹¹ Gemäß § 35 GmbHG.

¹² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 49.

Der Aufsichtsrat setzte sich zunächst aus insgesamt 20 Mitgliedern, ab August 2008¹³ aus 15 Mitgliedern, dann ab Februar 2017 wieder aus 20 Mitgliedern¹⁴ zusammen. Hiervon werden fünf bzw. zehn Vertreter von Arbeitnehmerseite und zehn Vertreter von Seiten der Anteilseigner entsendet. Als Anteilseigner stellt der Bund zwei Mitglieder, wohingegen die Länder Berlin und Brandenburg jeweils vier Mitglieder benennen. Die Aufsichtsratsmitglieder sind in ihrer Funktion weisungsunabhängig. Hauptaufgabe des Aufsichtsrats ist die Prüfung der wesentlichen Maßnahmen der Geschäftsführung auf Rechtmäßigkeit, Ordnungsmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit.¹⁵ Überdies bestellt der Aufsichtsrat neue Geschäftsführer und beschließt über den von der Geschäftsführung aufgestellten Wirtschaftsplan für das kommende Geschäftsjahr.

¹³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 52.

¹⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 63.

¹⁵ Oetker, in: Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht, 21. Aufl., 2021, § 111 AktG Rn. 3.

2. Flughafenprojekt BER

Die Flughafengesellschaft trug als Auftraggeberin und Bauherrin die Hauptverantwortung für die Realisierung des Bauprojektes.¹⁶ Sie definierte insbesondere den geschuldeten Bausoll und beauftragte Dienstleister und Werkunternehmer („Auftragnehmer“) für die Aufgaben der Planung, Bauorganisation und Ausführung. Als Bauherrin nahm die Flughafengesellschaft die Auftragnehmer für die vertraglich geschuldete Leistung in Anspruch und war für die jeweils erforderlichen Vorleistungen zuständig. Mit der Entscheidung im Jahr 2008, keinen Generalunternehmer zu beauftragen, übernahm die Flughafengesellschaft die Beauftragung einzelner Auftragnehmer selbst. Dadurch verblieb die Verantwortung für die Koordination sämtlicher Schnittstellen bei der Flughafengesellschaft, welche andernfalls ein Generalunternehmer übernommen hätte.

Mit der Planung des Flughafenprojekts war zunächst eine Arbeitsgemeinschaft aus mehreren Planungsbüros, die sogenannte „Planungsgemeinschaft BBI“ („Generalplanerin“) betraut. Diese sollte einen Genehmigungsplan zwecks Konkretisierung des Bausolls erstellen, welche die Voraussetzung für die Erteilung einer Baugenehmigung ist.¹⁷ Nach der gescheiterten Inbetriebnahme des Flughafens im Mai 2012 wurde die Generalplanerin fristlos gekündigt. Erst im Jahr 2015 wurde wieder eine Generalplanerin beauftragt.

Bezüglich der Bauausführung lassen sich die Auftragnehmer in bauausführende Unternehmen sowie in ordnungsgemäße Leistungserbringung sicherstellende Unternehmen unterteilen. Bei Letzteren ist wiederum zwischen Projektsteuerung und Objektüberwachung zu unterscheiden. So war das Unternehmen WSP CBP mit übergeordneten Organisationsaufgaben (Projektsteuerung) beauftragt. Insbesondere gehörten dazu die Projektorganisation, Planung, Steuerung und Kontrolle der Kosten und Termine des gesamten Bauprojektes.¹⁸ Die Objektüberwachung hingegen prüfte die Ausführungsplanung und kontrollierte die von den bauausführenden Unternehmen erbrachten Leistungen auf die Übereinstimmung mit dem dort definierten Bausoll.¹⁹ Mit der eigentlichen Bauausführung waren etwa 70 verschiedene

¹⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 97.

¹⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 104 ff.

¹⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 103.

¹⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 108.

Unternehmen befasst. Davon errichtete etwa die Hälfte den Fluggastterminal.²⁰ Zuvor war es in zwei Ausschreibungsverfahren nicht gelungen, einen Generalunternehmer für den Bau des Fluggastterminals zu gewinnen.²¹ Schließlich entschied man sich, die Bauleistung in sogenannte „Lose“ aufzuteilen und überwiegend mittelständische Unternehmen damit zu beauftragen.²²

Der typische Verlauf eines Bauprojektes lässt sich anhand der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in die Planungsphasen (1-5), die Vergabe (6 und 7) und die abschließende Ausführungsphase (8) unterteilen. In der Planungsphase erfolgt die Konkretisierung des Bausolls durch die Bedarfsermittlung, die Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie der Ausführungsplanung auf der Grundlage der Baugenehmigung bzw. der Genehmigungsplanung. Die Vergabe erfolgt anschließend auf der Basis eines konkreten Leistungsverzeichnisses und dessen Erfüllung durch Auftragnehmer.

Im Gegensatz dazu überschritten sich beim Flughafenprojekt BER Planung, Genehmigung und Ausführung des Bauvorhabens. Beispielsweise erfolgte die Vergabe des Terminalbaus bei unvollständiger Ausführungsplanung auf Grundlage der Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung.²³ Nach der gescheiterten Eröffnung im Jahr 2012 wurden bereits an den technischen Gebäudeeinrichtungen Sanierungsarbeiten im Bestand notwendig, während Planungs- und Genehmigungsfragen weiterhin offenblieben.

²⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 109.

²¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 110 f.

²² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 112.

²³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 189 ff.

B. Einsetzung und Organisation

I. Parlamentarisches Einsetzungsverfahren

Am 25. Januar 2022 stellten die Abgeordneten

Sabine Barthel (AfD-Fraktion)

Dr. Hans-Christoph Berndt (AfD-Fraktion)

Birgit Bessin (AfD-Fraktion)

Peter Drenske (AfD-Fraktion)

Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion)

Andreas Galau (AfD-Fraktion)

Lars Günther (AfD-Fraktion)

Michael Hanko (AfD-Fraktion)

Dennis Hohloch (AfD-Fraktion)

Rolf-Peter Hooge (AfD-Fraktion)

Lars Hünich (AfD-Fraktion)

Steffen John (AfD-Fraktion)

Andreas Kalbitz (AfD-Fraktion)

Lena Kotré (AfD-Fraktion)

Steffen Kubitzki (AfD-Fraktion)

Kathleen Muxel (AfD-Fraktion)

Wilko Möller (AfD-Fraktion)

Daniel Münschke (AfD-Fraktion)

Volker Nothing (AfD-Fraktion)

Dr. Daniela Oeynhausen (AfD-Fraktion)

Lars Schieske (AfD-Fraktion)

Felix Teichner (AfD-Fraktion)

einen Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses gemäß Artikel 72 Absatz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg.²⁴

²⁴ Drucksache 7/4948.

1. Einsetzungsantrag

Der Landtag sollte nach diesem Antrag beschließen:

„Gemäß Artikel 72 der Verfassung des Landes Brandenburg wird ein Untersuchungsausschuss zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER)“ eingesetzt.

A. Untersuchungsgegenstand

- I. Mit dem Konsensbeschluss der Gesellschafter Land Brandenburg, Land Berlin und Bund, der 1996 gefasst wurde, verzichteten die drei Gesellschafter auf den Neubau eines Flughafens für die Region Berlin-Brandenburg. Stattdessen sollte der bereits existierende Flughafen Schönefeld zum Airport Berlin Brandenburg International BBI ausgebaut werden. Die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof sollten geschlossen werden. Zur Finanzierung des Airports sollte laut Beschluss privates Kapital akquiriert werden. Von 1996 bis 1999 folgten dann die Planung des Flughafens und die Einreichung des Planfeststellungsantrags. Von 1997 bis 2003 wurde über die Privatisierung des Bauvorhabens und die Vergabeverfahren verhandelt. Die Privatisierung wurde schlussendlich nicht umgesetzt und die Planungsunterlagen gingen an die Flughafengesellschaft über. Im Jahr 2005 gab das Bundesverwaltungsgericht den Eilanträgen mehrerer Anwohner gegen die Sofortvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Schönefeld-Ausbau weitgehend statt. Und das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg wies die Klagen von fünf Luftfahrtunternehmen gegen die Schließung von Berlin-Tegel zurück. Der Widerruf gegen die Betriebsgenehmigung sollte nach der Inbetriebnahme des BER wirksam werden.

Das Bundesverwaltungsgericht genehmigte den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum BER. Eine Revision gegen das letztinstanzliche Urteil ist nicht möglich. Auflagen wurden bei den Nachtflügen und den Entschädigungen im Außenwohnbereich erteilt. 2006 erfolgte dann der Erhalt der Baugenehmigung für den Fluggastterminal des BER. 2007 stimmte der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu, das Vergabeverfahren für den Bau des Terminals aufzuheben. Die Bauleistungen wurden stattdessen in Einzellosen am Markt platziert.

Bereits im Jahr 2012 hatte die CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg bei dem Flughafen-Experten Dieter Faulenbach da Costa ein Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses am 21. November 2012 veröffentlichte Gutachten kam damals

schon zu dem Ergebnis, dass die Abfertigungskapazitäten nicht ausreichen würden.

Ebenfalls hat das Gutachten bereits 2012 die Unwirtschaftlichkeit prognostiziert, wobei Faulenbach da Costa noch von einem Investitionsvolumen von 4,2 Milliarden Euro ausgegangen war. Letztendlich sind dann sogar ca. 7,1 Milliarden Euro an Investitionen und Kosten daraus geworden und ein Ende der weiteren Investitionen ist nicht abzusehen.

So war schon in der Anfangsphase des Baus des Flughafens BER ersichtlich, dass es sich zu einem Bauvorhaben mit sehr großer Brisanz und von großer Widersprüchlichkeit entwickeln würde und gerade hier eine besondere Aufsichtspflicht gegenüber der Flughafengesellschaft vonnöten wäre. Da die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) mit jeweils einem Anteil von 37 Prozent die Länder Berlin und Brandenburg sind sowie die Bundesrepublik Deutschland mit einem Anteil von 26 Prozent, ergibt sich für das Land Brandenburg eine entscheidende Rolle in der Finanzierung, der Standortentscheidung und auch in der generellen Aufsichtspflicht.

Da das Land Brandenburg als Mitgesellschafter bereits seit der ersten Planungsphase, der Standortentscheidung und der Finanzierung zum nicht unerheblichen Teil Entscheidungen gefällt hatte, die zu der bekannten Prozedur des Flughafenbaus am Standort Schönefeld führten, soll in diesem Untersuchungsausschuss der Flughafenbau von der ersten Planungsphase bis zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses untersucht werden. Hierbei ist insbesondere die Aufsichtspflicht des Landes Brandenburg als mittragender Gesellschafter gesondert in den Fokus zu nehmen. Die gesonderte Rolle des Landes Brandenburg ergibt sich insbesondere durch die Lage des Flughafens BER im Land Brandenburg, weshalb sich gerade durch diese Rolle ebenfalls eine besondere Aufsichtspflicht gegenüber der Flughafengesellschaft ergibt, welche in diesem Untersuchungsausschuss auch noch einmal klar herausgestellt werden soll.

- II. Das Aufgabenfeld soll konkret Folgendes umfassen: Die Untersuchung sämtlicher Prozesse, die zu der um 5 Milliarden Euro teureren Fertigstellung mit erheblichem Zeitverzug geführt haben.
 1. Der Untersuchungsausschuss soll umfassend aufklären,

- 1.1. ob beim Bau des Flughafens in signifikanter Weise die haushälterischen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit missachtet wurden;
 - 1.2. ob bei der Ursprungsplanung und der Standortentscheidung schon die Weichen für die Fehlentwicklung der Fertigstellung des Flughafens BER gestellt wurden;
 - 1.3. welche Folgen die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens auf Nachunternehmer hatte und welche zusätzlichen Kosten dadurch für die Beteiligten entstanden sind;
 - 1.4. welche Möglichkeiten das Land Brandenburg als Gesellschafter der FBB GmbH hatte, um Mehrkosten beim Flughafenbau zu reduzieren;
 - 1.5. in welchem Umfang der Schallschutz bei der Ursprungsplanung und so dann bei den Umplanungen berücksichtigt wurde.
2. Der Untersuchungsausschuss soll klären:
- 2.1. ob die Standortentscheidung für Schönefeld in erheblichem Maße zu den Mehrkosten beigetragen hat;
 - 2.2. welche Kosten durch die Entwicklung der Infrastruktur im Flughafenumfeld entstanden sind, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Entstehung des BER standen;
 - 2.3. welche Kosten dem Land Brandenburg als Gesellschafter durch die bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag durchgeführte Mängelbeseitigung bei den verschiedenen Bauleistungen entstanden sind.
3. Der Untersuchungsausschuss soll im Besonderen klären:
- 3.1. ob bei der Planung des Schallschutzes alle für die festgelegten Flugrouten infrage kommenden Tag- und Nachtschutzgebiete berücksichtigt wurden;
 - 3.2. ob die Gutachter, die für den Schallschutz in den Anrainergemeinden bei den Bürgern unterwegs waren, fehlerhaft gearbeitet haben;
 - 3.3. nach welchen Vorschriften und Anweisungen die Gutachter dabei vorgegangen sind;
 - 3.4. ob eine rechtzeitige Evaluierung des Schallschutzprogrammes nach der jeweiligen Umlegung der Flugrouten stattfand;
 - 3.5. welcher Umstand dazu führte, dass kurz vor der Eröffnung des Flughafens BER die Flugrouten geändert wurden;
 - 3.6. ob – und wenn ja, in welchem Maße – die kurzfristige Umplanung der Flugrouten zu erheblichen Lärm mehrbelastungen von Anwohnern der nicht in den Tag- und Nachtschutzgebieten liegenden Gemeinden führte;

3.7. ob Mehrkosten durch die Standortentscheidung im Bereich Schallschutz entstanden sind;

3.8. inwieweit Mehrkosten hätten vermieden werden können, wenn das Fraunhofer-Gutachten von 2016 hinreichend Beachtung gefunden hätte.

III. Der Untersuchungsausschuss soll im Rahmen des Untersuchungsgegenstandes dabei insbesondere folgende Fragen untersuchen:

1) Finanzen

1. Wie viel Geld wurde wann von welchem Gesellschafter der FBB GmbH eingebracht?
2. Wie hoch war über die Jahre, das heißt ab Gründung der FBB GmbH bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, das Gesamtfinanzierungsvolumen durch das Land Brandenburg und wie hoch waren insoweit die prozentualen Anteile der Gesellschafter der FBB GmbH an den Finanzierungsleistungen?
3. Welche Finanzierungen waren dabei aus welchen Gründen zweckgebunden?
4. Gab es bei der Bezahlung der Nachunternehmer auch Abweichungen von der üblichen Zahlweise per Rechnung, per Bank? Wurden Unternehmer in bar ausbezahlt?
5. Wurden die ausführenden Baufirmen jeweils nach Fertigstellung der Bauabschnitte bezahlt oder erst nach Beseitigung der Mängel?
6. Welche Mittel wurden in welcher Höhe für welche Zwecke bereitgestellt und zu welchem Zeitpunkt?

2) Managervergütung und -haftung

7. Welcher Manager hat welche Bauphase geleitet und aus welchen Gründen wurden die Manager jeweils ausgetauscht?
8. Sind für entstandene Schäden Managerhaftpflichtversicherungen eingespungen?
9. Welche Rolle spielte bei den Haftungsansprüchen die FBB Tochter FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH?

10. Wie wirkte sich die Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen für Managerhaftung im Verlauf der letzten 30 Jahre auf die Managerhaftung während des Baus des BER aus?
11. In welcher Höhe wurden wann für welchen Manager Vergütungen bezahlt?
12. Welche Abfindungen wurden vereinbart und in welcher Höhe sind diese gezahlt worden?
13. Welche Manager erhielten nach ihrem Ausscheiden wann noch Boni und in welcher Höhe?

3) Technik

14. Wie ist der Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausrüstung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlagen, des Flughafens Berlin Brandenburg zum für den Untersuchungszeitraum maßgebenden Stichtag - dem Tag der Einsetzung - gewesen?
15. Welche Veränderungen wurden an der TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere an der Brandschutzanlage, seit März 2014 vorgenommen, um eine Funktionsfähigkeit sicherzustellen?
16. Welche Kosten wurden für die gesamte TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere für die Brandschutzanlagen, ursprünglich eingeplant und welche Kosten sind bis zum Tag der Eröffnung tatsächlich entstanden?
17. Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der TGA des Flughafens, insbesondere der Brandschutzanlagen?
18. Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg haben sich aufgrund der TGA, insbesondere der Brandschutzanlagen, ab März 2014 ergeben?

4) Grundstücksgeschäfte

19. Welche Rolle nahmen die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB), die WestLB AG und die Bankgesellschaft Berlin bei den Grundstücksgeschäften ein, die im Zusammenhang mit der Errichtung des BER standen?
20. Welche Rolle spielte das Baufeld Ost südlich Hornbach, östlich der A 113, für die Flughafenplanung?
21. Welche der erworbenen Grundstücke wurden wirklich benötigt?

22. Welche Grundstücke wurden nach dem Erwerb wann weiterveräußert und aus welchen Gründen?
23. Zu welchen Preisen wurden die Grundstücke eingekauft und gegebenenfalls weiterverkauft und wie viel Freifläche war am für den Untersuchungsausschuss relevanten Stichtag noch vorhanden?
24. Warum wurden die Flächen ab 1991 und damit vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens angekauft und für welchen Zweck war dies jeweils?
25. Was wurde aus der ca. 125 Hektar großen Fläche des sogenannten Baufeld Ost und wie setzt sich der Schaden in Höhe von 200 Millionen Euro zusammen, der durch die Käufe entstanden ist?
26. Hat eine systematische Kampfmittelsuche und -räumung auf dem jetzigen Flughafenareal stattgefunden?
27. Falls ja, in welchem Zeitraum erfolgten diese Maßnahmen und welche Kosten sind dadurch entstanden?
28. Welche Rolle nahmen die ILB und die LEG Brandenburg mbH i.L. bei den Grundstückskäufen ein?

5) Kosten und Finanzierung der regionalen Infrastruktur

29. Welche Kosten sind durch die Verlängerung der Bauphase bei der Instandhaltung der S-Bahn und des Bahnhofes Flughafen Schönefeld entstanden?
30. Welche Kosten sind durch die Umbauten des bestehenden Bahnnetzes und des Anschlusses an die A 113 entstanden?
31. Welche Kosten sind dem Land durch den großflächigen Um- und Ausbau der regionalen Infrastruktur entstanden?

6) Finanzierungskalkulation in der Planungsphase

32. Wie setzte sich die Finanzierung der unterschiedlichen Planungen in der Anfangsphase, das heißt vor Baubeginn, zusammen?
33. Wie viele Planungsansätze gab es in der Anfangsphase des Flughafenbaus?
34. Aus welchen Gründen wurde dann der Zuschlag für die Planung des BER in der sodann umgesetzten Form gegeben?

35. Welche Planungen waren das konkret und welche Standorte wurde noch in die anfängliche Planung einbezogen?

7) Behindertengerechte Ausstattung

36. Wie hoch waren die Planungskosten für die behindertengerechte Ausstattung des gesamten BER und wie hoch sind die tatsächlichen Kosten, die letztlich bis zum Tag der Eröffnung des Flughafens entstanden sind?
37. Wie setzten sich die Kosten für die behindertengerechte Ausstattung des BER zusammen?
38. Welcher Anteil dieser Kosten entfiel dabei auf Umplanungen und aus welchen Gründen?

8) Schallschutz

39. Wie hoch ist die geplante Gesamtsumme für den Schallschutz ursprünglich gewesen (Planung) und was wurde tatsächlich für die Schallschutzmaßnahmen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag ausgegeben?
40. Wie wurde mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts und dem Gegengutachten der FBB GmbH 2016 umgegangen und warum wurde auf das Gutachten des Fraunhofer-Instituts nicht eingegangen?
41. Wie kam es zu der unterschiedlichen Klassifizierung der Wohngebäude in der Umgebung des Flughafengeländes?
42. Wie wurden die jeweiligen Schallschutzgutachten miteinander verglichen?
43. Aus welchen Gründen kam das Gegengutachten zu gänzlich unterschiedlichen Ergebnissen, verglichen mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts?
44. Wurden für das Gegengutachten Messungen vorgenommen?
45. Falls ja, nach welchen Richtlinien wurden die Messungen für das Gegengutachten der FBB GmbH durchgeführt?
46. Unter Einbeziehung wie vieler Gebäude und Haushalte wurde der Schallschutz ursprünglich geplant und wie viele Gebäude und Haushalte waren tatsächlich sodann nach Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag vom Fluglärm betroffen?

47. Wurden die neu festgelegten Flugrouten in der Planung berücksichtigt und sind dadurch Mehrkosten entstanden?
48. Wie viele Gebäude und Haushalte waren bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag durch die neuen Flugrouten betroffen?
49. Welche Möglichkeiten hatten Grundstückseigentümer nach der Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, durch Messungen eine tatsächliche höhere Lärmbelastung als in den Modellrechnungen festgesetzt nachzuweisen, insbesondere auch nach realisierten Schallschutzmaßnahmen und auch außerhalb der sodann festgelegten Schutzzonen?
50. Auf welcher Grundlage wurden die sogenannten Schallschutzzonen errechnet und letztlich erstellt?
51. Wie wurden die ursprünglichen Schutzzonen geplant und wie stellten sich der Stand der Schutzzonen und deren Einhaltung bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag dar?
52. Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet?
53. Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem jeweiligen Ergebnis?
54. Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt?
55. Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen?
56. Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?

9) Standortentscheidung

57. Welche Rolle spielte der Transrapid als mögliche Flughafenanbindung bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?
58. Welche Rolle spielten die Deutsche Lufthansa und andere Fluggesellschaften sowie die Treuhandgesellschaft und die Privatisierung von Interflug/Flughafen Schönefeld bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?
59. Welche Planungserwägungen waren letztlich für die Standortentscheidung maßgeblich?

10) Entwicklung des Flughafenumfeldes

60. Welche Rolle spielte die Airport Region (Gemeinschaftsunternehmen der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB) und der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH) bei der Entwicklung des Flughafenumfeldes?
61. Welche Rolle spielten die verschiedenen Projektentwickler und unternehmensgesellschaftsrechtlichen Strukturen (u. a. Tochtergesellschaften der Helaba Landesbank Hessen Thüringen) bei der Umfeld-Entwicklung?
62. Zu welchem Zeitpunkt begann die Einbeziehung der Berliner Wasserbetriebe bei der Entwicklung des Flughafenumfeldes und in welchem Zusammenhang?
63. Auf welchen Planungen basierte/n der Ausbau/die Aufgaben des Klärwerks Waßmannsdorf (auch hier rückblickend auf DDR-Planungen)?
64. Wie wirkte sich die generelle Grundwasserproblematik bei Bauvorhaben in Berlin und im Berlin nahen Raum und daraus resultierenden Bauverzögerungen (U-Bahn-Tunnel-Verlängerung U5, Stadtschloss, Staatsoper) auf die Planungen des BER aus?
65. Wann wurden die gebauten Pumpwerke in Betrieb genommen?
66. Sind ausnahmslos alle Pumpwerke in Betrieb genommen worden? Falls nein, warum nicht?
67. Wie wurde mit der in den Planungen festgelegten Einleitung des Regenwassers und des Grundwassers in den Zülow- und den Glasowbach umgegangen und wie war der Sachstand dazu zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses?

68. Sind Umweltschäden im Flughafenumfeld durch die Absenkung des Grundwasserspiegels beim Bau des BER entstanden?
69. Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht?
70. Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen?
71. Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?

11) Planungsphasen

72. Wie kam es zur Umplanung der ursprünglich entworfenen Planung hin zur sodann umgesetzten Art des Flughafens?
73. Aus welchen Gründen erfolgte die Umplanung?
74. Kam es nach der Sitzung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) am 5. Oktober 1998 zum Thema „Gesamtkoordination 39/98 des Projekts Flughafen Berlin Brandenburg International Ausbau Schönefeld“ zu einer Überarbeitung der Grobplanung seitens der Deutschen Flugsicherung?
75. Wurden dementsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert?
76. Wurde Einfluss auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeübt, im Sinne des PPS auf die Flugsicherung einzuwirken? Wenn ja, durch wen und in welcher Form?
77. Wie sah die Planung in der Ursprungsfassung aus und wie in den einzelnen Planungsphasen?
78. Welchen Einfluss hatten das Architekturbüro gmp, die Mitnahme der Baupläne durch gmp und die Verzögerung durch den Rechtsstreit mit gmp auf die Fertigstellung des Flughafens und welche Kosten sind dadurch zusätzlich entstanden?

79. Welche Folgen des Umbaus der Einkaufspassagen sind für den Brandschutz und die Entlüftung entstanden?
80. Auf welcher rechtlichen Grundlage konnte sich gmp der Baupläne bemächtigen?
81. Bei welchen Baumaßnahmen hat welche Firma Insolvenz angemeldet und welche Kosten in welcher Höhe sind dadurch der Flughafengesellschaft zusätzlich entstanden?

12) Kapazitätsplanungen

82. Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?
83. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?
84. Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?
85. Welche Planungen, Bauvorbereitungen und Bauarbeiten für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg gab es bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?
86. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten?
87. Welche Fluggastkapazität ist für jeweils welchen Zeitpunkt nach diesen Planungen kalkuliert worden?
88. Wie wurden die Fluggastkapazitäten der einzelnen Stufen ermittelt und welche IATA Standards (International Air Transport Association) wurden zugrunde gelegt?
89. Wie hoch war der zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags vorgesehene Finanzbedarf für Erweiterungsbaumaßnahmen am Flughafen und wie setzte sich dieser zusammen und wie sollte nach den Planungen die Finanzierung gesichert werden?
90. Welche Auswirkungen auf Betriebskosten, Umsätze, und Gewinne wurden insoweit im Hinblick auf beabsichtigte Erweiterungen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag kalkuliert?

91. Welche Gespräche mit Vertretern von Fluggesellschaften wurden im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung wann, von wem und mit welchem Ergebnis geführt?
92. Welche Auswirkungen hatte die Insolvenz der Air Berlin auf den Erweiterungsbedarf und die mit einer Erweiterung im Zusammenhang stehenden Planungen?
93. Inwieweit ergaben sich aus den Kapazitätserweiterungen zusätzliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und welche Kosten sind daraus dem Land Brandenburg entstanden?

13) Baumängel

a) Brandschutz

94. Welche gravierenden Mängel sind während der einzelnen Bauphasen im Hinblick auf den Brandschutz entstanden?
95. Wann wurden diese Mängel beseitigt?
96. Wer trug welche Kosten für die Beseitigung der Mängel?
97. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich Brandschutz zum für den Untersuchungsausschuss maßgeblichen Stichtag?
98. Welche Kosten sind insoweit für die Mängelbeseitigung im Bereich Brandschutz entstanden?

b) interne Struktur

99. Mussten Förderbänder, Rolltreppen und Fahrstühle schon vor der Inbetriebnahme regelmäßig in Bewegung gesetzt werden, um zu gewährleisten, dass diese funktionstüchtig bleiben?
100. Welche Kosten sind dafür in welcher Bauphase entstanden und wie hoch sind die Gesamtkosten für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit von Förderbändern, Rolltreppen und Fahrstühlen gewesen?

c) Gebäude sowie Start- und Landebahnen

101. Welche Mängel an Gebäuden sowie an den Start- und Landebahnen konnten vor der Inbetriebnahme des Flughafens festgestellt werden?

102. Welche Kosten sind für die Beseitigung dieser Mängel entstanden?

103. Wer hat welche Kosten im Einzelnen getragen?

d) Kosten der Mängelbeseitigung und Kostenträger

104. Welche Mängel sind im Einzelnen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Zeitpunkt wann festgestellt worden?

105. Welche Kosten sind für die Feststellung von Mängeln entstanden und wer hat diese Kosten getragen?

e) Haftung für die Mängelbeseitigung

106. Welche Baumängel sind bei der Errichtung des Flughafens aufgetreten, welche nicht durch die ausführenden Unternehmen beseitigt werden konnten?

107. Wer hat die Kosten für die durch Dritte durchgeführte Mängelbeseitigung in welcher Höhe für welche Baumängel getragen?

108. In welchen Bauteilbereichen konnten Planungsfehler ausgemacht werden, für die die Planer haftungsrechtlich einzustehen hatten?

109. Wurden die Haftungsansprüche gegen die Schuldner auch durchgesetzt?

110. Welche Kosten sind aufgrund der Durchsetzung von Haftungsansprüchen, insbesondere wegen Schlechtleistung, entstanden und welche Kosten davon musste letztlich die Flughafengesellschaft selbst tragen?

111. In welcher Höhe standen dem Bauherrn zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsbürgschaften mit welcher Geltungsdauer zur Verfügung?

112. In welcher Höhe wurden bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsansprüche und Gewährleistungsbürgschaften in Anspruch genommen?

f) Mängel bei der behindertengerechten Ausstattung des BER

113. Welche Mängel sind bei der behindertengerechten Ausstattung und der behindertengerechten Bauausführung des Flughafens entstanden?

114. In welchen Bauabschnitten sind in Bezug auf die behindertengerechte Ausstattung des BER Mängel entstanden?

115. Wer hat die Kosten der Mängelbeseitigung für die bei der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung entstandenen Mängel getragen?

116. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?

g) Mängel bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung des BER

117. Welche Mängel sind wann bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung festgestellt worden?

118. Welche dieser Mängel wurden noch vor der Eröffnung des BER beseitigt und welche Kosten sind dafür entstanden?

119. Wie hoch war die Zahl der noch bestehenden Mängel im Bereich Strom-, Wasser- und Gasversorgung zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags?

14) Eröffnung BER

120. Welche Kosten sind der FBB GmbH durch die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens entstanden und welchen Anteil dieser Kosten trug das Land Brandenburg?

121. In welcher Höhe wurden Zahlungen an Unternehmen geleistet, die durch den verschobenen Eröffnungstermin ihre Geschäfte im Flughafen nicht planmäßig eröffnen konnten?

122. Wie viele Unternehmen haben ihre Verträge für die Nutzung von Gewerberäumen auf dem Flughafengelände aufgrund der Verschiebung des Eröffnungstermins noch vor der Eröffnung des Flughafens gekündigt?

123. Wie viele Klagen gegen die FBB GmbH gab es von Unternehmen, die ihre Geschäfte nicht planmäßig eröffnen konnten?

124. Wie viele Arbeitnehmer von den Vertragspartnern der FBB GmbH wurden infolge der Verschiebung des Eröffnungstermins arbeitslos?

125. Wie viele Vertragspartner der FBB GmbH mussten durch die Verschiebung des Eröffnungstermins Insolvenz beantragen?

126. Was ist aus den von den sodann insolventen Vertragspartnern bereits eingebauten Geschäftseinrichtungen geworden?
127. Gab es für den Verbleib bereits verbauter Geschäftseinrichtungen Ausgleichszahlungen und wenn ja, in welcher Höhe im Einzelfall?
128. Sind Fluggesellschaften durch die Verschiebung des Eröffnungstermins als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen? Wenn ja, welche waren dies und wann sind diese als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen?
129. In welcher Höhe wurden Vertragsstrafen wegen der Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens gegenüber der FBB GmbH geltend gemacht und letztlich erfolgreich eingeklagt?
130. Waren unter den Anspruchstellern bzw. Klägern auch Zulieferunternehmen, die die FBB GmbH im Rahmen einer Drittschadensliquidation in Haftung genommen haben, weil der Eröffnungstermin verschoben wurde?

15) Flugrouten des BER bei Start und Landungen

131. Welche Flugrouten wurden bei der ersten Planung des BER zugrunde gelegt?
132. Welchen Einfluss hatte das Land Brandenburg auf die jetzt festgelegten Flugrouten?
133. Wie ist die Entwicklung der Flugrouten in den einzelnen Planungsphasen gewesen?
134. Aus welchen Gründen und nach welchen Maßgaben wurden die von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow eingeklagten Flugrouten geändert?
135. Warum wurde kein generelles Nachtflugverbot erlassen und trotz des Urteils 76 Flüge in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr zugelassen?
136. Auf welchen rechtlichen Grundlagen basierte die Entscheidung?
137. Warum wurden die festgelegten Flugrouten bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag nicht eingehalten?
138. Aufgrund welcher rechtlichen Vorschriften ist eine Abweichung von den festgelegten Flugrouten möglich gewesen?

139. Welche Entscheidungsfreiheit bezüglich der Nichteinhaltung der Flugroute hat der jeweilige Pilot bei Start und Landung auf dem BER zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags gehabt?

140. Mit welchen Flugrouten wurde bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag geplant, soweit eine Erweiterung des BER als Regierungsflughafen und eine dritte Start- und Landebahn vorgesehen waren?

16) Gerichtsentscheidungen zum BER

141. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Flugrouten des BER?

142. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich der Flugrouten umgesetzt?

143. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich des Schallschutzes am BER?

144. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich des Schallschutzes umgesetzt?

145. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Grundstücksgeschäfte, die im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens getätigt wurden?

16) Aufsichtspflicht als Gesellschafter

146. Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert?

147. Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?

148. Ergaben sich aus der Doppelrolle des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte, Interessenkonflikte und wie wurde mit diesen umgegangen?

149. Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?

150. Ergaben sich aus der Doppelrolle des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners

in der Gesellschafterversammlung fungierte und zugleich als Ministerpräsident für die Genehmigungsbehörde Brandenburgs zuständig war, Interessenkonflikte?

151. Wann hat sich das Land Brandenburg mit den anderen Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht?
152. Ist dieser Austausch protokolliert worden?
153. Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner und falls ja, in welcher Form?
154. Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?
155. Welche Anfragen, Stellungnahmen und Prüfungen durch den Bundesrechnungshof und/oder die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sind während des Neubaus des Flughafens Berlin Brandenburg eingegangen, beantwortet und zur Kenntnis genommen worden und wie wurde im Rahmen der Bauplanung und der Baudurchführung seitens der Flughafengesellschaft und deren Anteilseigner darauf reagiert?
156. Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt?
157. Übt die mit der Wirtschaftsprüfung im Rahmen des Neubaus des Flughafens beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften auch eine beratende Funktion aus? Wenn ja in welchem Umfang und zu welchen Themen?
158. Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?
159. Wie viele Sonderprüfungen zu welchen Themenbereichen wurden seit Beginn des Neubaus des Flughafens Berlin-Brandenburg bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag bei welchen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften durch die Flughafengesellschaft und/oder ihre Anteilseigner in Auftrag gegeben und was sind die Ergebnisse der jeweiligen Sonderprüfungen gewesen?

160. Gab es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden, und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeten Sonderprüfungen umgegangen?
161. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK IGR GmbH und J.S.K. GmbH zusammensetzte?
162. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass die Büros gmp und J.S.K. zuvor mit der Bauplanung des Terminals beauftragt worden waren und nunmehr auch mit Prüfungs- und Überwachungsleistungen betraut wurden, das heißt, sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog?
163. Sofern dies dem Aufsichtsrat bekannt war: Wie bewertete er diesen Umstand?
164. Nach welchen Kriterien wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH ausgewählt?
165. Zu welchen Konditionen ist diese Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und seit wann mit der Prüfung der FBB GmbH beschäftigt gewesen?
166. In welcher Form konnte die Firma EY auf die Entscheidungen der Gesellschafter Einfluss nehmen?
167. Wie wurde die Arbeit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH durch die Gesellschafter überprüft, insbesondere vor dem Hintergrund, dass EY auch für das insolvent gegangene DAX-Unternehmen Wirecard tätig gewesen war und dieses Prüfungsmandat seit Oktober 2020 Gegenstand eines Untersuchungsausschusses im Deutschen Bundestag war?

B. Abschlussbericht und Empfehlungen

Der Untersuchungsausschuss soll einen Abschlussbericht anfertigen und Schlussfolgerungen aus den Untersuchungsergebnissen ziehen, insbesondere für

- Zukünftige Großprojekte, bei denen das Land Brandenburg Gesellschafter oder Geldgeber ist oder sein soll,
- Eine schnelle Evaluierung des Schallschutzes am BER,
- Den zukünftigen Umgang mit Generalplanern für Großprojekte
- Und eine eventuelle Haftbarmachung von natürlichen Personen und Gesellschaften, wenn ein Verschulden für die Entstehung der Mehrkosten durch baubedingte Verzögerungen festgestellt wird.

C. Arbeitsweise

Zur Aufklärung des Untersuchungsgegenstandes sind neben den zwingend einzubeziehenden Beweismitteln auch die Berichte der bereits abgeschlossenen und laufenden Untersuchungsausschüsse zum BER im Land Berlin einzubeziehen.

D. Zusammensetzung und Ausstattung des Untersuchungsausschusses

- I. Der Untersuchungsausschuss besteht aus elf stimmberechtigten Mitgliedern und dem Vorsitzenden.
- II. Unter Berücksichtigung des Stärkeverhältnisses der Fraktionen im Landtag Brandenburg verteilen sich die Sitze im Untersuchungsausschuss 7/2 wie folgt:

Vorsitzender ohne Stimmrecht: AfD gemäß Art. 72 Absatz 2 Satz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg in Verbindung mit § 4 Absatz 3 Satz 2 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes

Stellvertretender Vorsitzender mit Stimmrecht: ein Mitglied einer Regierungsfraktion gemäß § 4 Absatz 3 Satz 4 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes

sowie im Weiteren:

SPD	3 Mitglieder
AfD	3 Mitglieder
CDU	2 Mitglieder
DIE LINKE	1 Mitglied
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	1 Mitglied
BVB/FREIE WÄHLER	1 Mitglied

- III. Jede im Landtag vertretene Fraktion kann ab dem Datum des Tages des Einsetzungsbeschlusses bis zum Ablauf des Monats, der auf den Monat folgt, in dem die Arbeit des Untersuchungsausschusses 7/2 endet, für jeden Kalendermonat Mittel in Höhe von 1/12 der jeweils gültigen und vom für Finanzen zuständigen Ministerium veröffentlichten Personaldurchschnittskosten für zwei Stellen der Wertigkeit E14 in Anspruch nehmen.

Die in den vorangegangenen Monaten nicht in Anspruch genommenen Mittel stehen noch bis zum Ablauf des jeweiligen Haushaltsjahres zur Verfügung.

Die Mittel sind für Zwecke bestimmt, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Tätigkeit des Untersuchungsausschusses stehen (Personalausgaben und sächliche Verwaltungsausgaben). Ihre Verwendung ist nachzuweisen.

- IV. Der Ausschuss wird inhaltlich und organisatorisch von der Verwaltung des Landtages betreut.

Unabweisbar erforderliche zusätzliche Personal- und Sachmittel können insbesondere

- für die vorübergehende Beschäftigung eines wissenschaftlichen Mitarbeiters zur Betreuung des Untersuchungsausschusses (bis Besoldungsgruppe A15 oder R2),
- für die vorübergehende Beschäftigung eines Mitarbeiters zur Führung der Geschäftsstelle des Untersuchungsausschusses (Besoldungsgruppe A8),
- für die Vergütung von Gaststenografen,
- für die Beschaffung von IT-Ausstattung (auch für die Fraktionen),
- für die Erstellung von Gutachten,
- für die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen, die Vergütung von Dolmetschern sowie für deren Reisekosten,
- für die Vorbereitung und Durchführung der Ausschusssitzungen, sowie
- für die Erarbeitung und Veröffentlichung des Schlussberichts

in Anspruch genommen werden.

Begründung:

Der vorliegende Antrag wurde von 23 Abgeordneten unterzeichnet. Damit ist das von Artikel 72 Absatz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg in Verbindung mit § 2 Absatz 2 Satz 1 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes vorgegebene Quorum von einem Fünftel der Mitglieder des Landtages, das zur Einsetzung eines solchen Ausschusses verpflichtend ist, erreicht.

Der Untersuchungsausschuss soll aus elf Mitgliedern und dem Vorsitzenden bestehen. Die Sitzverteilung erfolgt unter Berücksichtigung des Stärkeverhältnisses der Fraktionen.

Nach § 29 Satz 1 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes trägt das Land die Kosten des Untersuchungsverfahrens. Dies gilt auch für die Kosten einer angemessenen Personalausstattung des Ausschusses und der Fraktionen. Für eine angemessene Personalausstattung der Fraktionen wird ein Betrag gewählt, der es den Fraktionen ermöglicht, zwei wissenschaftliche Mitarbeiter in Vollzeit entsprechend den Personaldurchschnittskosten für zwei Stellen mit der Wertigkeit E14 des TV-L zu beschäftigen. Die personelle Ausstattung für die Fraktionen ist erforderlich, da der Untersuchungsauftrag umfangreich ist und aller Voraussicht nach in nicht unerheblichem Umfang die zeitaufwendige Sichtung von Akten und Dokumenten erfordert. Zudem ist die Ausstattung mit zwei wissenschaftlichen Vollzeitkräften auch vor dem Hintergrund geboten, dass die Einsetzung des Untersuchungsausschusses erst zu einem fortgeschrittenen Zeitpunkt der 7. Wahlperiode des Landtags Brandenburg erfolgt, sodass davon auszugehen ist, dass der Untersuchungsausschuss 7/2 mehr als einmal monatlich zusammentreten muss, um dem Untersuchungsauftrag bis zum Ende der 7. Wahlperiode umfassend nachzukommen.

Die Ausbringung einer Planstelle A15/R2 für die erforderliche Ausstattung der Verwaltung des Landtages soll es ermöglichen, bei annähernder Kostengleichheit mit einer Entgeltgruppe 14 im Sinne des Tarifvertrages der Länder entweder einen Beamten, Richter, Staatsanwalt oder Angestellten befristet zu beschäftigen.

Die Ausbringung einer Stelle A8 soll die vorübergehende Beschäftigung eines Büro-sachbearbeiters ermöglichen, der über Erfahrungen im Umgang mit Verschluss-sachen verfügt. Es ist davon auszugehen, dass dem Untersuchungsausschuss 7/2 in nicht unerheblichem Umfang als vertraulich eingestufte Akten zur Einsichtnahme vorgelegt werden.“

2. Änderung des Ausstattungsbeschlusses

Am 22. Februar 2022 reichten die SPD-Fraktion, die CDU-Fraktion, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Fraktion DIE LINKE und die Fraktion BVB/FREIE WÄHLER einen Änderungsantrag²⁵ zum Einsetzungsantrag der Antragsteller ein:

„Abschnitt D (Zusammensetzung und Ausstattung des Untersuchungsausschusses) wird wie folgt geändert:

1) Nummer I wird wie folgt gefasst:

„Der Untersuchungsausschuss besteht aus elf ordentlichen Mitgliedern und elf stellvertretenden Mitgliedern sowie dem Vorsitzenden.“

2) In Nummer II wird nach den Worten „sowie im Weiteren“ folgender Klammerzusatz eingefügt:

„(einschließlich des stellvertretenden Vorsitzenden)“.

3) In Nummer III Satz 1 werden die Worte „für zwei Stellen“ durch die Worte „für eine Stelle“ ersetzt.

4) In Nummer IV wird der erste Anstrich wie folgt gefasst:

„- für die vorübergehende Beschäftigung zweier wissenschaftlicher Mitarbeiter zur Betreuung des Untersuchungsausschusses (Besoldungsgruppe A 15 oder R 2),“.

Begründung:

Zu Nummer 1

Die Formulierung entspricht § 4 Absatz 1 des Untersuchungsausschussgesetzes (UAG), wonach sich der Untersuchungsausschuss aus den ordentlichen Mitgliedern und einer gleichen Zahl von stellvertretenden Mitgliedern zusammensetzt.

Zu Nummer 2

Durch den Klammerzusatz wird klargestellt, dass eines der von den Fraktionen vorzuschlagenden elf Mitgliedern die Funktion des stellvertretenden Vorsitzenden wahrnimmt.

Zu Nummer 3

Die Beschränkung der Ausstattung der Fraktionen auf finanzielle Mittel in Höhe einer E14-Stelle folgt der in § 2 Absatz 5 UAG vorgegebenen Höchstausstattung.

Zu Nummer 4

²⁵ Drucksache 7/5127 (Neudruck).

Der Umfang des Untersuchungsauftrags ebenso wie die dazu bereits existierenden Berichte der Sonderausschüsse BER der 6. und 7. Wahlperiode des Landtages und von zwei Untersuchungsausschüssen des Abgeordnetenhauses von Berlin, die ausgewertet werden müssen, machen eine Betreuung durch zwei wissenschaftliche Referenten, insbesondere auch im Hinblick auf die Erstellung des Abschlussberichts, notwendig. Wegen der Breite der zu behandelnden Themen ist neben einer juristischen Betreuung auch eine inhaltlich-fachliche Begleitung durch einen wissenschaftlichen Referenten mit einschlägiger Qualifikation zweckmäßig. Eine solche personelle Ausstattung hat sich bereits beim Untersuchungsausschuss 7/1 bewährt.“

3. Plenardebatte

In seiner 63. Sitzung hat der Landtag Brandenburg am 23. Februar 2022 über den Einsetzungsantrag sowie den Änderungsantrag beraten.²⁶

Herr Abgeordneter **Freiherr von Lützow** (AfD) brachte für die antragsstellenden Abgeordneten vor, dass dieser Untersuchungsausschuss notwendig sei, um für zukünftige Großprojekte Handlungsempfehlungen geben zu können. Zwar seien im Berliner Abgeordnetenhaus bereits zwei Untersuchungsausschüsse durchgeführt worden, jedoch hätten diese speziell Brandenburg betreffende Fragen nicht näher beleuchtet.²⁷

Herr Abgeordneter **Scheetz** (SPD) merkte an, dass der Landtag Brandenburg seit dem Jahr 2013 die Entwicklungen des Flughafens mit einem eigenständigen Gremium, dem Sonderausschuss BER, begleite. Nachdem dieser seine Arbeit beendete, erfolgte seither die Begleitung im Unterausschuss zu Finanzangelegenheiten der FBB GmbH oder im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung. Weiterhin habe das Abgeordnetenhaus von Berlin sich in den zurückliegenden Wahlperioden in zwei Untersuchungsausschüssen bei über 100 Sitzungen und mehr als 130 Zeuginnen und Zeugen mit der Thematik befasst.²⁸

Herr Abgeordneter **Bommert** (CDU) bezweifelte den zusätzlichen Erkenntnisgewinn, der aus dem neuen Untersuchungsausschuss zu erzielen sei. Sicher seien hingegen die mit der Einsetzung des Untersuchungsausschusses verbundenen hohen Kosten. Dennoch werde die CDU-Fraktion ihrer parlamentarischen Pflicht nachkommen und im Untersuchungsausschuss konstruktiv mitarbeiten.²⁹

Herr Abgeordneter **Büttner** (DIE LINKE) erinnerte an die zwei Untersuchungsausschüsse des Landtags Brandenburg, welche die bereits Grundstücksverkäufe im Baufeld Ost (1995-1997) und die erfolglosen Privatisierungs- und Vergabeverfahren zum BBI (2000-2003) thematisiert hatten. Der angestrebte Zeitraum, beginnend mit den ersten Planungen bis zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses, könne in Rahmen der laufenden Legislaturperiode nicht hinreichend untersucht werden. Zudem sei die bisher geleistete Aufklärung durch die verschiedenen Ausschüsse Berlins und Brandenburgs ausreichend. Er kritisierte außerdem, dass ein wesentlicher Teil der Fragen des Einsetzungsbeschlusses identisch mit denen des zweiten Berliner Untersuchungsausschusses sei.³⁰

²⁶ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/63 vom 23.02.2022.

²⁷ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/63 vom 23.02.2022, Seite 30.

²⁸ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/63 vom 23.02.2022, Seite 31.

²⁹ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/63 vom 23.02.2022, Seiten 32-33.

³⁰ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/63 vom 23.02.2022, Seiten 33-34.

Herr Abgeordneter **von Gizycki** (B90/GRÜNE) verwies auf die beiden abgeschlossenen Untersuchungsausschüsse Berlins, welche ebenfalls die Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen zum Gegenstand hatten. Daraus hätten sich bereits zahlreiche Implikationen für künftige Großbauprojekte ergeben, die ebenso auf Brandenburg übertragbar seien. Etwa sollten keine Ausschreibungen ohne Ausführungsplanung und keine gravierenden Änderungen während der Bauausführung erfolgen. Die Abschlussberichte wiesen ferner auf den aktuellen Handlungsbedarf der finanziellen Solidität der FBB GmbH hin. Bezüglich der Thematik des Schallschutzes merkte er an, dass der Brandenburger Sonderausschuss hierauf einen besonderen Akzent gelegt hätte.³¹

Herr Abgeordneter **Vida** (BVB/FW) wies darauf hin, dass seine Fraktion bereits vor einiger Zeit einen Untersuchungsausschuss zum Flughafen BER gefordert hatte. Er kritisierte zudem, dass die politische Verantwortung für die beträchtlichen Kostensteigerungen bisher von keinem Entscheidungsträger übernommen worden sei. Nichtsdestotrotz bezweifelte er den zusätzlichen Erkenntnisgewinn des gegenwärtig einzusetzenden Untersuchungsausschusses, da sich einige Fragen aus dem Einsetzungsantrages mit dem derzeitigen Kenntnisstand beantworten ließen.³²

Herr Abgeordneter **Freiherr von Lützow** (AfD) hob erneut die Bedeutung einer tiefergehenden Befassung mit den genauen Ursachen der Termin- und Kostenüberschreitungen für zukünftige Großbauprojekte hervor. Zudem wies er die Kritik an der Übernahme einiger Fragen des Berliner Untersuchungsausschusses zurück. Diese seien noch offengeblieben und daher auf Brandenburg bezogen erneut formuliert worden.³³

Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen sowie der Fraktionen DIE LINKE und BVB / FREIE WÄHLER auf Drucksache 7/5127 (Neudruck) wurde ohne Enthaltungen mehrheitlich angenommen. Schließlich wurde der Einsetzungsbeschluss auf Antrag von 22 Abgeordneten (Drucksache 7/4948) bei Enthaltungen mehrheitlich gefasst.³⁴

³¹ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/63 vom 23.02.2022, Seiten 34-35.

³² Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/63 vom 23.02.2022, Seite 35.

³³ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/63 vom 23.02.2022, Seiten 35-36.

³⁴ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/63 vom 23.02.2022, Seite 37.

II. Personelle Zusammensetzung

1. Zusammensetzung nach Fraktionsstärke

Durch den Einsetzungsbeschluss vom 23. Februar 2022 wurde zugleich festgelegt, dass der Ausschuss aus elf Mitgliedern (drei Mitgliedern der SPD-Fraktion, drei Mitgliedern der AfD-Fraktion, zwei Mitgliedern der CDU-Fraktion, einem Mitglied der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, einem Mitglied der Fraktion DIE LINKE, und einem Mitglied der Fraktion BVB/FREIE WÄHLER), sowie elf stellvertretenden Mitgliedern, sowie dem Vorsitzenden bestehen soll.³⁵

Gemäß Artikel 72 Absatz 2 Satz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg in Verbindung mit § 4 Absatz 3 Satz 2 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes soll unter Berücksichtigung des Stärkeverhältnisses der Fraktionen im Landtag Brandenburg der Vorsitzende ohne Stimmrecht Mitglied der Fraktion der AfD und gemäß § 4 Absatz 3 Satz 4 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes der stimmberichtigte stellvertretende Vorsitzende Mitglied einer Regierungsfraktion sein.

a) Antrag zur Erweiterung der Zahl stellvertretender Mitglieder

Am 20. September 2023 änderte der Landtag durch Beschluss³⁶ Abschnitt D. des Beschlusses des Landtages Brandenburg zur Einsetzung und Ausstattung eines Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin-Brandenburg ‚Willy Brandt‘ (BER)“ vom 23. Februar 2022 wie folgt:

„1. In Nummer I. werden die Wörter ‚elf stellvertretenden Mitgliedern‘ durch die Wörter ‚elf bis 17 stellvertretenden Mitgliedern‘ ersetzt.

2. Nummer II. wird wie folgt gefasst:

„Unter Berücksichtigung des Stärkeverhältnisses der Fraktionen im Landtag Brandenburg verteilen sich die Sitze im Untersuchungsausschuss 7/2 wie folgt:

Vorsitzender ohne Stimmrecht: AfD gemäß Artikel 72 Absatz 2 Satz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg in Verbindung mit § 4 Absatz 3 Satz 2 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes

Stellvertretender Vorsitzender mit Stimmrecht: ein Mitglied einer Regierungsfraktion gemäß § 4 Absatz 3 Satz 2 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes

³⁵ Drucksache 7/4948-B.

³⁶ Drucksache 7/8409-B.

sowie im weiteren ordentliche Mitglieder (einschließlich des stellvertretenden Vorsitzenden):

SPD	3 Mitglieder
AfD	3 Mitglieder
CDU	2 Mitglieder
DIE LINKE	1 Mitglied
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	1 Mitglied
BVB / FREIE WÄHLER	1 Mitglied

und stellvertretende Mitglieder:

SPD	3 oder 4 stellvertretende Mitglieder
AfD	3 oder 4 stellvertretende Mitglieder
CDU	2 oder 3 stellvertretende Mitglieder
DIE LINKE	1 Stellvertretendes Mitglied oder 2 Stellvertretende Mitglieder
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	1 Stellvertretendes Mitglied oder 2 Stellvertretende Mitglieder
BVB / FREIE WÄHLER	1 Stellvertretendes Mitglied oder 2 Stellvertretende Mitglieder.“

Begründet wurde dieser Antrag mit der Änderung des Untersuchungsausschussgesetzes (UAG) durch das Dritte Gesetz zur Änderung landeswahlrechtlicher Vorschriften vom 4. Juli 2023. Danach kann nach dem neuen § 4 Absatz 1 Satz 5 UAG nunmehr die Zahl der stellvertretenden Mitglieder die Zahl der ordentlichen Mitglieder um bis zu ein stellvertretendes Mitglied für jede Fraktion und Gruppe übersteigen.

b) Erlöschen des Fraktionsstatus BVB / FREIE WÄHLER

Der Fraktionsstatus der Fraktion BVB / FREIE WÄHLER erlosch durch den Austritt eines ihrer Mitglieder am 6. November 2023³⁷. Dies hatte zur Folge, dass das ausgeschiedene Fraktionsmitglied zugleich seine Funktion als stellvertretendes Mitglied im Untersuchungsausschuss UA 7/2 verlor. Die weiteren von der ehemaligen Fraktion vorgeschlagenen Mitglieder blieben ordentliches bzw. stellvertretendes, vom Landtag gewähltes Mitglied des Untersuchungsausschusses. Die ehemaligen Fraktionsmitglieder schlossen sich zur Gruppe BVB / FREIE WÄHLER zusammen³⁸. Da BVB / FREIE WÄHLER den Fraktionsstatus im überwiegenden Verfahrenszeitraum innehatte, spricht dieser Bericht im Folgenden auch weiterhin nur von Fraktionen.

In seiner 97. Sitzung am 15. Dezember 2023 änderte der Landtag durch Beschluss³⁹ Nummer III des Abschnitts D. des Beschlusses des Landtages Brandenburg zur Einsetzung und Ausstattung eines Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin-Brandenburg ‚Willy Brandt‘ (BER)“ vom 23. Februar 2022, geändert durch Beschluss vom 20. September 2023, wie folgt:

„nach Satz 1 [wird] folgender Satz 2 eingefügt:

„Satz 1 gilt entsprechend für Gruppen nach § 21 des Fraktionsgesetzes mit der Maßgabe, dass der Anspruch auf finanzielle Mittel erstmalig am Tag der wirksamen Bildung der Gruppe entsteht, frühestens jedoch am Tag des Beschlusses über die zweite Änderung dieses Abschnitts.“

³⁷ Information der Präsidentin des Landtages Brandenburg, Drucksache 7/259.

³⁸ Information der Präsidentin des Landtages Brandenburg, Drucksache 7/273.

³⁹ Drucksache 7/8937-B.

c) Mitglieder des Ausschusses

Der Ausschuss bestand aus elf Mitgliedern sowie 17 stellvertretenden Mitgliedern. Unter Berücksichtigung ihrer Fraktionszugehörigkeit waren dies im Einzelnen:

aa) Ordentliche Mitglieder

Zu ordentlichen Mitgliedern des Untersuchungsausschusses wurden in der 63. Sitzung des Landtages Brandenburg am 23. Februar 2022 und in der 72. Sitzung am 15. September 2022 gewählt:

Für die SPD-Fraktion	Abg. Helmut Barthel ⁴⁰
	Abg. Mike Bischoff ⁴¹
	Abg. Tina Fischer ⁴²
Für die AfD-Fraktion	Abg. Kathleen Muxel ⁴³
	Abg. Felix Teichner ⁴⁴
	Abg. Daniel Freiherr von Lützow ⁴⁵
	Abg. Sabine Barthel ⁴⁶
Für die CDU-Fraktion	Abg. Frank Bommert ⁴⁷
	Abg. Dr. Saskia Ludwig ⁴⁸

⁴⁰ Drucksache 7/5113-B.

⁴¹ Drucksache 7/5113-B.

⁴² Drucksache 7/5113-B.

⁴³ Drucksache 7/5070-B, ordentliches Mitglied bis 15.09.22 – sodann stellvertretendes Mitglied. Rücktritt am 15.11.2023.

⁴⁴ Drucksache 7/5070-B.

⁴⁵ Drucksache 7/5070-B.

⁴⁶ Drucksache 7/6292-B, ordentliches Mitglied ab 15.09.22.

⁴⁷ Drucksache 7/5090-B.

⁴⁸ Drucksache 7/5090-B.

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Abg. Thomas von Gizycki ⁴⁹
Für die Fraktion DIE LINKE	Abg. Andreas Büttner ⁵⁰
Für die Fraktion BVB/FREIE WÄHLER	Abg. Matthias Stefke ⁵¹

Tabelle 1: Ordentliche Mitglieder des Untersuchungsausschusses 7/2

bb) Stellvertretende Mitglieder

Zu stellvertretenden Mitgliedern wählte der Landtag Brandenburg in seiner 63. Sitzung am 23. Februar 2022, in seiner 72. Sitzung am 15. September 2022, in seiner 90. Sitzung am 20. September 2023 und in seiner 94. Sitzung am 22. November 2023:

Für die SPD-Fraktion	Abg. Uwe Adler ⁵²
	Abg. Andreas Noack ⁵³
	Abg. Ludwig Scheetz ⁵⁴
	Abg. Udo Wernitz ⁵⁵
Für die AfD-Fraktion	Abg. Peter Drenke ⁵⁶
	Abg. Lars Günther ⁵⁷
	Abg. Kathleen Muxel ⁵⁸

⁴⁹ Drucksache 7/5095-B.

⁵⁰ Drucksache 7/5123-B.

⁵¹ Drucksache 7/5126-B.

⁵² Drucksache 7/5113-B.

⁵³ Drucksache 7/5113-B.

⁵⁴ Drucksache 7/5113-B.

⁵⁵ Drucksache 7/8455-B, stellvertretendes Mitglied ab 20.09.2023.

⁵⁶ Drucksache 7/5070-B.

⁵⁷ Drucksache 7/5070-B.

⁵⁸ Drucksache 7/6292-B, stellvertretendes Mitglied ab 15.09.2022, Rücktritt am 15.11.2023.

	Abg. Rolf-Peter Hooge ⁵⁹
	Abg. Dr. Philip Zeschmann ⁶⁰
Für die CDU-Fraktion	Abg. André Schaller ⁶¹
	Abg. Nicole Walter-Mundt ⁶²
	Abg. Julian Brüning ⁶³
Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Abg. Heiner Klemp ⁶⁴
	Abg. Clemens Rostock ⁶⁵
Für die Fraktion DIE LINKE	Abg. Marlen Block ⁶⁶
	Abg. Isabelle Vandre ⁶⁷
Für die Fraktion BVB/FREIE WÄHLER	Abg. Dr. Philip Zeschmann ⁶⁸
	Abg. Péter Vida ⁶⁹

Tabelle 2: Stellvertretende Mitglieder des Untersuchungsausschusses 7/2.

⁵⁹ Drucksache 7/8430-B, stellvertretendes Mitglied ab 20.09.2023.

⁶⁰ Drucksache 7/8741-B, stellvertretendes Mitglied für die AfD-Fraktion ab 22.11.2023.

⁶¹ Drucksache 7/5090-B.

⁶² Drucksache 7/5090-B.

⁶³ Drucksache 7/8407-B, stellvertretendes Mitglied ab 20.09.2023.

⁶⁴ Drucksache 7/5095-B.

⁶⁵ Drucksache 7/8336-B, stellvertretendes Mitglied ab 20.09.2023.

⁶⁶ Drucksache 7/5123-B.

⁶⁷ Drucksache 7/8416-B, stellvertretendes Mitglied ab 20.09.2023.

⁶⁸ Drucksache 7/5126-B, Austritt aus der Fraktion BVB/FREIE WÄHLER und Ausscheiden aus dem Untersuchungsausschuss gemäß § 8 Abs. 3 UAG am 06.11.2023.

⁶⁹ Drucksache 7/8423-B, stellvertretendes Mitglied ab 20.09.2023.

cc) Vorsitz

Zur Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses 7/2 wählte der Landtag Brandenburg in seiner 63. Sitzung Frau Abgeordnete Birgit Bessin⁷⁰ (AfD) und Herrn Abgeordneten Helmut Barthel (SPD) zum stellvertretenden Vorsitzenden⁷¹.

dd) Obleute

Die Fraktionen benannten in der ersten nichtöffentlichen Sitzung des UA 7/2 am 6. Mai 2022 folgende Abgeordnete zu Obleuten:⁷²

Für die SPD-Fraktion	Abg. Helmut Barthel
Für die AfD-Fraktion	Abg. Daniel Freiherr von Lützow
Für die CDU-Fraktion	Abg. Dr. Saskia Ludwig
Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Abg. Thomas von Gizycki
Für die Fraktion DIE LINKE	Abg. Andreas Büttner
Für die Fraktion BVB/FREIE WÄHLER	Abg. Matthias Stefke

Tabelle 3: Obleute des Untersuchungsausschusses 7/2.

Als stellvertretende Obleute wurden in der ersten nichtöffentlichen Sitzung am 6. Mai 2022 die folgenden Abgeordneten benannt:⁷³

Für die SPD-Fraktion	Abg. Tina Fischer
Für die AfD-Fraktion	Abg. Felix Teichner
Für die CDU-Fraktion	Abg. Frank Bommert
Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	keine Benennung
Für die Fraktion DIE LINKE	Abg. Marlen Block

⁷⁰ Drucksache 7/5069-B.

⁷¹ Drucksache 7/5112-B.

⁷² Protokoll 1. Sitzung vom 23.05.2022, Seite 5.

⁷³ Protokoll 1. Sitzung vom 23.05.2022, Seite 5.

Für die Fraktion BVB/FREIE WÄHLER

Abg. Dr. Philip Zeschmann⁷⁴

Tabelle 4: Obleute des Untersuchungsausschusses 7/2.

In den Obleuterunden wurden einzelne administrative Punkte beraten, sowie die jeweiligen Ausschusssitzungen vorbereitet.

⁷⁴ Austritt aus der Fraktion BVB/FREIE WÄHLER und Ausscheiden aus dem Untersuchungsausschuss gemäß § 8 Abs. 3 UAG am 06.11.2023.

2. Referentinnen und Referenten der Fraktionen

Zur inhaltlichen und organisatorischen Unterstützung der Arbeit der Fraktionen, insbesondere zur Erstellung der Beweisanträge, Vorbereitung der Zeugenvernehmungen, Auswertung der Beweisunterlagen und zur Gestaltung des Abschlussberichts wurden als zuständige Referentinnen und Referenten jeweils benannt (Im Laufe der Untersuchung kam es zu einigen Personalwechseln):

Für die Fraktion SPD	Karsten Dornhöfer Robert Dambon Daniel Dickmann Anja Sasse
Für die Fraktion AfD	Jan-Hendrik Klaps Detlev Frye
Für die Fraktion CDU	Maik Schüler Isabell Thomsen Robin Westphal
Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Marion Gerbitz Sebastian Paulini
Für die Fraktion DIE LINKE	Daniel Jacobi David Parduhn Fritz Viertel Stefan Ludwig
Für die Fraktion BVB/FREIE WÄHLER	Michaela Schreiber Katharina Kling

Tabelle 5: Referentinnen und Referenten der Fraktionen.

3. Parlamentsverwaltung und Ausschussbüro

Die Mitglieder des Untersuchungsausschusses konnten auf die allgemeine Verwaltung des Landtages als Dienstleister zurückgreifen. Sie arbeitete dem Ausschuss bei der Bereitstellung der Infrastruktur zu und koordinierte die Planung hinsichtlich der benötigten Sitzungsräume. Darüber hinaus stellte sie die Erstattung der Kosten für eine Sachverständige bezüglich der Erstellung eines Gutachtens und weiterer Auslagen im Zusammenhang mit der Präsentation des Gutachtens vor dem Ausschuss sicher. Ebenso kümmerte sie sich um die Erstattung der Auslagen von Zeuginnen und Zeugen.

Für den Untersuchungsausschuss wurde darüber hinaus ein Ausschussbüro eingerichtet, das den Ausschuss in organisatorischer, rechtlicher und wissenschaftlicher Hinsicht unterstützte. Dieses bestand zunächst aus dem heutigen Referatsleiter des Referates P2 (Ausschussdienst), Herrn Christian Blümke, den Referentinnen Frau Esther Marie Balke und Frau Yasmin Hinze sowie dem Teamassistenten Herrn Alexander Bandelow. Am 2. Mai 2022 übernahm Staatsanwalt Konrad Subocz die Referententätigkeit, der für diese Aufgabe abgeordnet wurde. Darüber hinaus unterstützte seit dem 12. September 2022 Herr Tobias Falk den Untersuchungsausschuss als Teamassistent und führte fortan die Geschäftsstelle. Am 7. November 2022 nahm Herr Christian Dahlheim als zweiter Referent die Tätigkeit im Untersuchungsausschuss auf. Am 17. April 2023 übernahm Herr Peter Bauersfeld die Referententätigkeit von Herrn Konrad Subocz.

Nach § 14 Absatz 2 Satz 1 UAG sind die Beweisaufnahmen des Untersuchungsausschusses wörtlich zu protokollieren. Die wörtliche Protokollierung erfolgte durch den stenografischen Dienst des Landtages Brandenburg (P4). Der stenografische Dienst ist teilweise durch externe Kräfte verstärkt worden. Die Wortprotokolle wurden nach der Sitzung dem Ausschussbüro übersandt, mit den übrigen Teilen des Protokolls zusammengefügt und im Ausschuss verteilt.

Die Sitzungen wurden in den Ausschussräumen des Landtages durchgeführt, welche seitens der ZECH GmbH mit einer Konferenzanlage samt Ton- und Medientechnik ausgestattet wurden. Das Referat V2 hat den Ausschussdienst darüber hinaus mit der Steuerungstechnik zur digitalen Tonaufzeichnung unterstützt. Auf Grundlage der digitalen Tonaufzeichnungen konnten im Nachgang Protokolle über die Sitzungen gefertigt werden. Die Widynski & Roick GmbH stellte Getränke für die Sitzungsteilnehmerinnen und -teilnehmer bereit.

4. Beauftragte der Landesregierung

Die Landesregierung hat Herrn Jan Opgenoorth als Beauftragten benannt, dem gemäß § 11 Absatz 4 UAG durch Beschluss des Ausschusses⁷⁵ in seiner 3. Sitzung Zutritt zu allen nichtöffentlichen Sitzungen des Untersuchungsausschusses gewährt wurde. Zuvor erhielten Frau Martens⁷⁶ als Beauftragte des MdFE für die 1. Sitzung und Herr Hertel⁷⁷ als Beauftragter des MWAE für die ersten beiden Sitzungen Zutritt zu den nichtöffentlichen Teilen der Sitzungen. Die Anwesenheit wurde durch Beschlüsse für die jeweilige Sitzung gewährt. Soweit Herr Jan Opgenoorth im weiteren Verlauf der Untersuchung verhindert war (7.⁷⁸ und 10.⁷⁹ Sitzung), wurde er von Frau Christina Gemmert vertreten, welche jeweils durch Beschluss in der Sitzung die Anwesenheit zu allen nichtöffentlichen Teilen der entsprechenden Sitzung gestattet wurde.⁸⁰

Alle Anfragen zu Aktenvorlagen und Auskünften seitens des Untersuchungsausschusses betreffend die Landesregierung sowie die Behörden und Verwaltungseinrichtungen des Landes sind an den Beauftragten der Landesregierung gerichtet und von dort an die betreffenden Ministerien oder sonstigen mit der Thematik befassten Stellen übermittelt worden. Somit konnten Prüffristen minimiert und Entscheidungsabläufe vereinheitlicht werden.

⁷⁵ Beschluss UA7-2/3/24.

⁷⁶ Beschluss UA7-2/1/2.

⁷⁷ Beschlüsse UA7-2/1/3 und UA7-2/2/18.

⁷⁸ Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 3.

⁷⁹ Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 8.

⁸⁰ Beschlüsse UA7-2/7/45 und UA7-2/10/68.

III. Verlauf der Untersuchung

1. Konstituierung

Nach seiner Einsetzung durch Beschluss des Landtages Brandenburg trat der 2. Untersuchungsausschuss der 7. Wahlperiode (UA 7/2) in der durch das Plenum bestimmten personellen Besetzung am 6. Mai 2022 zu seiner ersten, konstituierenden Sitzung zusammen.

2. Organisatorische Fragen

a) Sitzungstage

Für die Durchführung seiner Sitzungen hat der Untersuchungsausschuss die Freitage vor den Plenarsitzungswochen als Sitzungstage bestimmt. Über diese regelmäßigen Sitzungstermine hinaus hielt der Untersuchungsausschuss eine außerordentliche Sitzung (11. Sitzung), einberufen nach § 9 Absatz 3 UAG, am 7. Juli 2023 ab.

b) Sitzungssaal und erweiterte Saalöffentlichkeit

Der Untersuchungsausschuss hat bis auf die 1. Sitzung, welche im Plenarsaal des Landtages stattfand, in den Sitzungsräumen 1.050 und 2.050 des Landtages Brandenburg getagt.

c) Obleutebesprechungen

Zur Koordinierung und Strukturierung der Arbeit des Untersuchungsausschusses und zur Vorbereitung wichtiger, den Untersuchungsausschuss betreffender Entscheidungen, sind Obleutebesprechungen unter der Leitung der Ausschussvorsitzenden in der Woche vor den jeweiligen Ausschusssitzungen durchgeführt worden. Die Besprechungen haben in der Regel am Rande der Pressekonferenzen der Fraktionen des Landtages stattgefunden. An den Obleutebesprechungen haben neben der Vorsitzenden und den Obleuten auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen sowie des Ausschussesekretariats teilgenommen.

d) Nichtöffentliche Teile der Sitzungen

Beratungen und Beschlussfassungen des Untersuchungsausschusses wurden unter Ausschluss der Öffentlichkeit durchgeführt. An den nichtöffentlichen Teilen der Sitzungen haben ausschließlich Personen teilgenommen, die gemäß § 9 Absatz 2 der Datenschutzordnung sowie § 5 Absatz 6 der Verschlusssachenordnung des Landtages Brandenburg (VSO) beehrt worden sind. Dies ist seitens des Ausschussesekretariats vor jeder Sitzung gesondert geprüft worden.

3. Beschlüsse zum Verfahren

Der Untersuchungsausschuss hat die nachfolgenden Beschlüsse zum Verfahren gefasst:

Beschluss
Elektronische Verteilung und Einbringung von Ausschussunterlagen
(zu § 12 UAG)

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, dass Ausschussunterlagen, die nicht als Verschlussachen eingestuft sind, vom Sekretariat grundsätzlich per E-Mail verteilt oder in anderer geeigneter Weise elektronisch zur Verfügung gestellt werden. Für die Übermittlung von Anträgen der Fraktionen ist eine der Papierform entsprechende docx-Fassung an das elektronische Ausschusspostfach zu senden. Soweit Unterlagen dem Ausschuss nicht in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden, besorgt das Sekretariat die Digitalisierung.⁸¹

Beschluss
Ausnahmen vom Verbot der Ton- und Bildaufzeichnungen bzw. -übertragungen aus
der öffentlichen Beweisaufnahme
(zu § 11 Abs. 1 S. 3 UAG)

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, zum Zwecke der Protokollerstellung wird von den Ausschusssitzungen eine Tonbandaufnahme gefertigt. Der Ausschuss kann im Einzelfall weitere Ausnahmen beschließen.⁸²

Beschluss
Mitteilung über Sitzungen und Unterlagen
(zu § 12 Abs. 1 S. 1 UAG)

Der Untersuchungsausschuss 7/2 verständigt sich, im Rahmen eines eigenen ständigen Tagesordnungspunktes am Ende jeder nicht öffentlichen Sitzung darüber, welche Mitteilungen aus der Sitzung öffentlich gemacht werden können.⁸³

⁸¹ Beschluss UA7-2/1/6.

⁸² Beschluss UA7-2/1/7.

⁸³ Beschluss UA7-2/1/8.

**Beschluss
Protokollierung
(zu § 14 Abs. 2 S. 2 UAG)**

Der Untersuchungsausschuss beschließt, über die Beratungen des Untersuchungsausschusses ein analytisches Protokoll zu fertigen.⁸⁴

**Beschluss
Form der Beweisanträge
(zu § 15 Abs. 2 UAG)**

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, den Fraktionen im Untersuchungsausschuss 7/2 werden durch das Ausschussesekretariat Mustervorlagen für die Einbringung von Beweisanträgen zur Verfügung gestellt, aus denen sich die Mindestanforderungen hinsichtlich der Bestimmtheit der Beweisanträge ergeben.⁸⁵

⁸⁴ Beschluss UA7-2/1/9.

⁸⁵ Beschluss UA7-2/1/10.

Landtag-Brandenburg 7. Wahlperiode	→ →	Antrag-Nr. UNTERSUCHUNGS-AUSSCHUSS 7/2 „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin-Brandenburg „Willy-Brandt“ (BER)“
Beweisantrag		
Einbringer/in		
Titel		
¶ ¶		
Zu der Tatsache: konkrete Tatsachenbenennung		
¶		
Nummer des Einsetzungsbeschlusses: Nummer des Einsetzungsbeschlusses		
¶		
Soll-Beweis erhoben werden durch:		
¶		
Sachverständigenbeweis gemäß § 22 UAG		
¶ ¶		
Begründung:		
¶		
Begründungstext		
Eingegangen: → → / Ausgegeben:		

86

Abbildung 1: Landtagsverwaltung Muster Beweisantrag Sachverständigenbeweis nach § 22 UAG.

86 Beschluss UA7-2/1/10.

Landtag Brandenburg 7. Wahlperiode	→ →	Antrag-Nr. UNTERSUCHUNGSAUSSCHUSS 7/2 „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER)“
Beweisantrag		
Einbringer/in		
Titel		
¶ ¶		
Zu der Tatsache: konkrete Tatsachenbenennung		
¶		
Nummer des Einsetzungsbeschlusses: Nummer des Einsetzungsbeschlusses		
¶		
Soll Beweis erhoben werden durch:		
¶		
Bitte wählen Sie die Beweiserhebung aus:		
¶		
Benennung des konkreten Beweisthemas		
¶ ¶ ¶		
Begründung:		
¶		
Begründungstext		
Eingegangen: → → /Ausgegeben:		

87

Abbildung 2: Landtagsverwaltung Muster Beweisantrag Zeugenvernehmung nach § 17 UAG, Aktenvorlage nach § 16 UAG, Herausgabe von Gegenständen nach § 23 UAG.

87 Beschluss UA7-2/1/10.

Beschluss
Frist der Beweisanträge
(zu § 15 Abs. 2 UAG)

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, zur ordnungsgemäßen Vorbereitung der Beratungssitzungen werden Beweisanträge nur dann in einer Beratungssitzung behandelt, wenn sie schriftlich bis zum siebten Kalendertag vor der nächsten regulären Beratungssitzung, 13.00 Uhr, im Sekretariat des Ausschusses eingegangen sind. Von dieser Frist kann einvernehmlich abgewichen werden.⁸⁸

Beschluss
Dokumentenvorlage in digitaler Form
(zu § 16 Abs. 1 S. 2 UAG)

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, Dokumente sollen dem Untersuchungsausschuss grundsätzlich in digitaler Form und diese mit der Möglichkeit der elektronischen Durchsichtung vorgelegt werden, soweit dies technisch möglich und der Geheimschutz gewahrt ist.⁸⁹

Beschluss
Fragerecht
(zu § 21 Abs. 2 S. 2 UAG)

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, bei der Zeugenvernehmung gemäß § 21 Absatz 2 Satz 2 UAG werden die bestehenden Fragen in Befragungsrunden gestellt, wobei jeder Fraktion dasselbe Zeitkontingent pro Befragungsrunde – in der Regel zehn Minuten – zur Verfügung steht. Die Reihenfolge der Fragestellung in der jeweiligen Befragungsrunde bestimmt sich nach der Fraktionsstärke (Egalitätsprinzip) Die Fragerunden wiederholen sich solange, bis kein Mitglied des Ausschusses mehr Fragen hat. Stellt die Vorsitzende im Verlauf der Befragungsrunde nochmals Fragen zur Sache, werden Frage und Antwort auf die Befragungszeit ihrer Fraktion angerechnet.⁹⁰

⁸⁸ Beschluss UA7-2/1/11.

⁸⁹ Beschluss UA7-2/1/12.

⁹⁰ Beschluss UA7-2/1/13.

Beschluss
Verlesung von Schriftstücken
(zu § 25 Abs. 2 UAG)

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, gemäß § 25 Absatz 2 UAG wird auf die Verlesung von Protokollen und Schriftstücken verzichtet, soweit diese vom Ausschussesekretariat allen Mitgliedern des Untersuchungsausschusses zugänglich gemacht worden sind.⁹¹

Beschluss
Strukturierung des Untersuchungsauftrages
(zu § 15 UAG)

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, sechs Themenkomplexe als Strukturierung der Arbeit des Untersuchungsausschusses und der Beweisaufnahme vorzusehen. Eine Variation in der Reihenfolge ist möglich.⁹² Es handelt sich um folgende Themenkomplexe:

1. Flugrouten und Schallschutz
2. Finanzen
3. Technik und Baumängel
4. Standort/Flughafenumfeld
5. Planung, Errichtung und Inbetriebnahme
6. Aufsichtspflicht als Gesellschafter

Der Untersuchungsausschuss beschließt, im Mai 2022 mit dem Themenkomplex Flugrouten und Schallschutz zu beginnen.⁹³

Beschluss
Dauer der Untersuchungsausschusssitzungen

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, dass nach Ablauf von acht Stunden die Sitzung des Untersuchungsausschusses beendet und mit den noch offenen Tagesordnungspunkten in der nächsten Sitzung fortgesetzt wird.⁹⁴

⁹¹ Beschluss UA7-2/1/14.

⁹² Beschluss UA7-2/1/15.

⁹³ Beschluss UA7-2/1/15.

⁹⁴ Beschluss UA7-2/1/17.

Beschluss **Verzicht auf Verlesung von Begründungen**

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, dass auf die Verlesung von Begründungen verzichtet wird, soweit diese vom Ausschussesekretariat allen Mitgliedern des Untersuchungsausschusses zugänglich gemacht worden sind.⁹⁵

Beschluss **Vorlagefrist für angeforderte Beweismittel**

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, dass die durch Beweisbeschlüsse angeforderten Beweismittel von der Landesregierung bzw. sonstigen Personen innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung des Beweisbeschlusses bereitzustellen sind. Im Einzelfall ist die Vorsitzende berechtigt, eine einmalige Fristverlängerung von bis zu maximal vier Wochen zu gewähren.⁹⁶

Beschluss **Teilnahme der Mitglieder der Landesregierung** **(zu § 11 Abs. 4 UAG)**

Der Untersuchungsausschuss 7/2 gestattet die Anwesenheit des Beauftragten der Landesregierung, Herrn Opgenoorth, zu nichtöffentlichen Teilen der Sitzungen des Untersuchungsausschusses.⁹⁷

Änderungsbeschluss **zur Anwesenheit der Fraktionsreferenten und der Landtagsverwaltung**

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt den Beschluss UA 7-2/1/1 wie folgt abzuändern:

Die Wörter „Fraktionsreferenten und“ werden durch die Wörter „Fraktions- und Gruppenreferenten sowie“ ersetzt.⁹⁸

⁹⁵ Beschluss UA7-2/2/20.

⁹⁶ Beschluss UA7-2/2/21.

⁹⁷ Beschluss UA7-2/3/24.

⁹⁸ Beschluss UA7-2/16/116.

**Änderungsbeschluss
über die elektronische Verteilung und Einbringung von Ausschussunterlagen**

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt den Beschluss UA 7-2/1/6 wie folgt abzuändern:

In Satz 2 werden nach den Wörtern „Anträge der Fraktionen“ die Wörter „oder Gruppen“ eingefügt.⁹⁹

**Änderungsbeschluss
über das Fragerecht bei der Vernehmung von Zeugen**

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt den Beschluss UA 7-2/1/13 wie folgt abzuändern:

In Satz 1 werden nach den Wörtern „jeder Fraktion“ die Wörter „bzw. Gruppe“ eingefügt.¹⁰⁰

⁹⁹ Beschluss UA7-2/16/117.

¹⁰⁰ Beschluss UA7-2/16/118.

4. Beweisaufnahme

Der Untersuchungsausschuss hat sich vor der eigentlichen Beweisaufnahme einen Überblick über das verfügbare Aktenmaterial sowie potenzielle Zeugen verschafft. Er hat hierzu, zunächst durch entsprechende Beweisbeschlüsse, Unterlagen von der Landesregierung, des Abgeordnetenhauses von Berlin, verschiedener Landesbehörden sowie der Flughafengesellschaft (FBB GmbH) angefordert. Weiterhin wurde Frau Dr. Cordula Ludwig als Sachverständige bestellt, welche zunächst die Abschlussberichte der zwei Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin zum Themenkomplex Flughafen BER mit dem hiesigen Einsetzungsbeschluss verglichen hat, um etwaige bereits in Berlin beantwortete Fragen aus dem Einsetzungsbeschluss herausfiltern zu können. Das Gutachten der Sachverständigen wurde den Ausschussmitgliedern in der endgültigen Fassung am 21. November 2022 zur Verfügung gestellt.

Sodann trat der Untersuchungsausschuss im Zeitraum von Mai 2022 bis März 2024 in 13 ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung, einberufen gemäß § 9 Absatz 3 UAG, insgesamt 34 Stunden und 59 Minuten in die öffentliche Beweisaufnahme ein. Darüber hinaus hat der Untersuchungsausschuss in sechs nichtöffentlichen Sitzungen über den Untersuchungsgegenstand und über administrative Fragestellungen beraten. Es wurden zu den 20 Sitzungen 2090 Seiten Protokoll verfasst. Der Untersuchungsausschuss 7/2 hat in 20 Sitzungen insgesamt 102 Stunden und 5 Minuten getagt.

**Einsetzung und Organisation
Untersuchungsverfahren**

Nr.	Datum	Uhrzeit	Art	Ort	Tagesordnung	Dauer [hh:mm]	Protokoll- umfang [Seiten]
1.	06.05.2022	10:01	teilweise öffentlich	Plenar- saal	1. Terminplan 2022 - nichtöffentlich 2. Verfahrensbeschlüsse - nichtöffentlich 2.1 Elektronische Verteilung und Einbringung von Ausschusssitzungen 2.2 Ausnahmen vom Verbot der Ton- und Bildaufzeichnungen bzw. -übertragungen - nichtöffentlich 2.3 Mitteilungen aus nichtöffentlichen Sitzungen -nichtöffentlich 2.4 Protokollierung der Beratungen - nichtöffentlich 2.5 Beweisanträge – Form - nichtöffentlich 2.6 Beweisanträge – Frist - nichtöffentlich 2.7 Dokumentenvorlage in digitaler Form - nichtöffentlich 2.8 Fragerecht bei der Vernehmung von Zeugen - nichtöffentlich 2.9 Verzicht auf Verlesung von Schriftstücken - nichtöffentlich 3. Benennung der Obleute - nichtöffentlich 4. Strukturierung des Untersuchungsauftrages- nichtöffentlich 5. Verschiedenes – nichtöffentlich 5.1 Beschluss über die Mitteilung von Teilen der heutigen nichtöffentlichen Sitzung – nichtöffentlich 5.2 Beschluss über die Dauer der Untersuchungsausschusssitzungen - nichtöffentlich	00:41	17
2.	02.06.2022	10:01	nichtöf- fentlich	1.070	1. Verfahrensbeschluss 1.1 Beschluss über den Verzicht auf Verlesung von Begründungen 1.2 Beschluss über die Vorlagefrist für angeforderte Beweismittel 2. Einbringung von Beweisanträgen 3. Verschiedenes 3.1 Protokollkontrolle 3.2 Sachverständiger zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages 3.3 Veröffentlichung von Informationen aus der heutigen Sitzung	01:27	61
3.	02.09.2022	10.01	nichtöf- fentlich	2.050	1. Einbringung von Beweisanträgen 2. Einstufung der übersandten Unterlagen der FBB GmbH 3. Vorlage der angeforderten Dokumente in digitaler Form 4. Verschiedenes 4.1 Terminplan 2023 4.2 Protokollkontrolle 4.3 Zutrittsberechtigung Aktenleseraum	01:03	29

					4.4 Veröffentlichung von Informationen aus der heutigen Sitzung		
4.	30.09.2022	10.01	nichtöffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen 2. Verschiedenes 2.1 Protokollkontrolle 2.2 Veröffentlichung von Informationen aus der heutigen Sitzung	00:30	16
5.	02.12.2022	10.02	teilweise öffentlich		1. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 1.1 Anhörung der Sachverständigen Frau Dr. Cordula Ludwig 1.2 Einbringung von sonstigen Beweismitteln 2. Einbringung von Beweisanträgen (nicht öffentlicher Teil) 3. Verschiedenes (nicht öffentlicher Teil) 3.1 Protokollkontrolle 3.2 Veröffentlichung von Informationen aus der heutigen Sitzung	03:26	122
6.	20.01.2023	10.03	teilweise öffentlich	1.050	1. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 1.1 Vernehmung des Fluglärmschutzbeauftragten Herrn Patrick Strogies 1.2 Vernehmung der Schallschutzberaterin Frau S. 1.3 Vernehmung der Schallschutzberaterin Frau B. 1.4 Einbringung von sonstigen Beweismitteln 2. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil) 3.1 Vorbereitung der Vernehmung des Zeugen Rainer Bretschneider 3.2 Terminliche Planung der nächsten Zeugenvernehmungen 3.3 Veröffentlichung von Informationen aus der heutigen Sitzung	07:08	175
7.	17.02.2023	10:03	teilweise öffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 2. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 2.1 Vernehmung des Geschäftsführers Personal der FBB GmbH Herrn Michael Halberstadt 2.2 Vernehmung des Leiters Schallschutz und Umwelt der FBB GmbH Herrn Ralf Wagner 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil) 3.1 Gemeinsame Beweiserhebung des Zeugen Johannsen (BA 88 und BA 94) 3.2 Einstufung der übersandten Aufsichtsratsprotokolle der FBB (B 49) 3.3 Übersendungsschreiben der FBB zum Beweisbeschluss B 54 3.4 Antrag auf Durchführung einer Sondersitzung am 31.03.2023 3.5 Planung der nächsten Zeugenvernehmungen 3.6 Digitale Aktenbereitstellung durch die Staatskanzlei 3.7 Veröffentlichung von Informationen aus der heutigen Sitzung	07:01	120

**Einsetzung und Organisation
Untersuchungsverfahren**

8.	10.03.2023	10:03	teilweise öffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 2. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 2.1 Vernehmung des Leiters der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Herrn Carsten Diekmann 2.2 Vernehmung des Ministerpräsidenten a. D. Herrn Matthias Platzeck 2.3 Vernehmung des Staatssekretärs a. D. Herrn Rainer Bretschneider 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil) 3.1 Entlassung der Zeugen der 6. Sitzung (Strogies, S., B.) 3.2 Planung der nächsten Zeugenvernehmungen 3.3 Veröffentlichung von Informationen aus der heutigen Sitzung	07:24	150
9.	28.04.2023	10:03	teilweise öffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 2. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 2.1 Vernehmung der ehemaligen Leiterin Umlandarbeit / Umlandbeauftragten der FBB GmbH Frau Rosemarie Meichsner 2.2 Vernehmung des Leiters Immissionsschutz der FBB GmbH Herrn Dr. Kai Johannsen 2.3 Vernehmung des ehemaligen Vorsitzenden der Fluglärmkommission Herrn Carl Ahlgrimm 2.4 Vernehmung des ehemaligen Vorsitzenden der Fluglärmkommission Herrn Bernd Habermann 2.5 Vernehmung der Schallschutzberaterin Frau S. 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil) 3.1 Weiterer Umgang mit Beweisbeschluss B 54 3.2 Planung der nächsten Zeugenvernehmungen 3.3 Veröffentlichung von Informationen aus der heutigen Sitzung	09:40	163
10.	09.06.2023	10:01	teilweise öffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 2. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 2.1 Vernehmung des damaligen Projektleiters und Sachverständigen der Firma Sprengnetter Property Valuation Finance GmbH Herrn Andreas Schories 2.2 Vernehmung der Beigeordneten des Landkreises Teltow-Fläming Frau Dietlind Biesterfeld 2.3 Vernehmung des ehemaligen Ministers für Infrastruktur und Landwirtschaft sowie ehemaligen Ministers für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Herrn Jörg Vogelsänger, MdL 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil)	06:27	114

11.	07.07.2023	10:03	teilweise öffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 2. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 2.1 Vernehmung des damaligen Projektleiters und Sachverständigen der Firma Sprengnetter Property Valuation Finance GmbH Herrn Andreas Schories 2.2 Vernehmung der Beigeordneten des Landkreises Teltow-Fläming Frau Dietlind Biesterfeld 2.3 Vernehmung des ehemaligen Ministers für Infrastruktur und Landwirtschaft sowie ehemaligen Ministers für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Herrn Jörg Vogelsänger, MdL 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil)	04:24	78
12.	08.09.2023	10:01	teilweise öffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 2. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 2.1 Vernehmung des Mitglieds der Fluglärmkommission (FLK), Mitglieds der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und der Vertreterin der vom Fluglärm Betroffenen Frau Christine Dorn 2.2 Vernehmung des ehemaligen Finanzministers des Landes Brandenburg Herrn Christian Görke, MdB 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil)	06:38	139
13.	06.10.2023	10:02	teilweise öffentlich	1.050	1. Verfahrensbeschlüsse (nichtöffentlicher Teil) 2. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 3. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 3.1 Vernehmung der ehemaligen Geschäftsführerin der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) Frau Heike Fölster 3.2 Vernehmung des ehemaligen Geschäftsführers der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) Herrn Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup 3.3 Vernehmung des ehemaligen Leiters der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Herrn Wolfgang Fried 4. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil) 4.1 Entlassung von Zeugen 4.2 Planung der nächsten Zeugenvernehmungen 4.3 Veröffentlichung von Informationen aus der heutigen Sitzung	06:30	138
14	10.11.2023	10:01	teilweise öffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 2. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 2.1 Vernehmung des Staatssekretärs a. D. Herrn Rainer Bretschneider 2.2 Vernehmung des ehemaligen Finanzministers des Landes Brandenburg Herrn Helmuth Markov	07:55	143

**Einsetzung und Organisation
Untersuchungsverfahren**

					2.3 Vernehmung der Staatssekretärin a. D. Frau Daniela Trochowski 2.4 Vernehmung des ehemaligen Mitglieds des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Herrn Walter Schubert 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil)		
15	01.12.2023	10:01	teilweise öffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 2. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 2.1 Vernehmung des ehemaligen Mitglieds des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Herrn Günther Troppmann 2.2 Vernehmung der Staatssekretärin a. D. Frau Daniela Trochowski 2.3 Vernehmung des ehemaligen Ministers des Landes Brandenburg Herrn Rainer Speer 2.4 Vernehmung des Referatsleiters im Ministerium der Finanzen und für Europa Herrn Johannes Werner 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil)	08:11	160
16	19.01.2024	10:00	teilweise öffentlich	1.050	1. Verfahrensbeschlüsse (nichtöffentlicher Teil) 2. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 3. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 3.1 Vernehmung des ehemaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Herrn Hartmut Mehdorn 3.2 Vernehmung des Referatsleiters im Ministerium der Finanzen und für Europa Herrn Johannes Werner 3.3 Vernehmung des ehemaligen Mitglieds des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Herrn Walter Schubert 4. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil)	09:28	168
17	16.02.2024	10:03	teilweise öffentlich	1.050	1. Einbringung von Beweisanträgen (nichtöffentlicher Teil) 2. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 2.1 Vernehmung des ehemaligen Technischen Geschäftsführers der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Herrn Horst Michael Amann 2.2 Vernehmung des ehemaligen Geschäftsführers der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Herrn Prof. Dr. Rainer Schwarz 2.3 Vernehmung des ehemaligen Leiters der Flughafenkoordination in der Staatskanzlei des Landes Brandenburg Herrn Thomas Seidel 3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil)	07:35	143
18	08.03.2024	10:03	teilweise öffentlich	1.050	1. Beweisaufnahme (öffentlicher Teil) 1.1 Vernehmung der ehemaligen Beschäftigten des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft Frau Siri Schlitte	05:01	88

				1.2 Vernehmung des ehemaligen Baudezernenten und Landrates des Landkreises Dahme-Spreewald Herrn Stephan Loge		
				1.3 Vernehmung des ehemaligen technischen Geschäftsführers der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Herr Dr.-Ing. Manfred Körtgen		
				2. Verfahrensbeschlüsse (nichtöffentlicher Teil)		
				3. Verschiedenes (nichtöffentlicher Teil)		
19	17.05.2024	nichtöffentlich	1.050	1. Entlassungen von Zeugen		
				2. Verfahrensbeschlüsse		
				3. Änderungsanträge		
				4. Verschiedenes	01:03	51
20	07.06.2024	nichtöffentlich	1.050	1. Verfahrensbeschlüsse		
				2. Verschiedenes	00:33	15
				Summe gesamt	102:05	2.090

Tabelle 6: Übersicht der Sitzungen mit der jeweiligen Tagesordnung des Untersuchungsausschusses 7/2.

a) Behandlung von Beweisanträgen

Über die Beweiserhebung, beispielsweise durch Vernehmung von Zeugen oder durch Vorlage von Akten, hat der Untersuchungsausschuss gemäß § 15 UAG auf Grundlage von Beweisanträgen entschieden. Beweise sind danach zwingend dann zu erheben, wenn dies nach § 15 Abs. 2 UAG von einem Fünftel der Mitglieder beantragt wird und die Beweiserhebung zulässig und geboten ist (Beweiserzwingungsrecht).

Insgesamt haben die Mitglieder des Untersuchungsausschusses 136 Beweisanträge eingereicht. Von den eingereichten Beweisanträgen wurden keine von der Mehrheit des Untersuchungsausschusses durch Beschluss als unzulässig abgelehnt. Für die Beweisermittlungsanträge der einfachen Minderheit gilt hingegen kein Beweiserzwingungsrecht, sodass auch zulässige Beweisermittlungsanträge unter Beachtung der Willkürgrenze abgelehnt werden können. Von dieser Möglichkeit machte die Mehrheit des Untersuchungsausschusses bei 11 Beweisermittlungsanträgen Gebrauch (BA 97, BA 98, BA 101, BA 102, BA 104, BA 105, BA 106, BA 110, BA 114, BA 115, BA 116). Weitere 17 Beweisanträge wurden von den antragstellenden Mitgliedern vor Abstimmung zurückgezogen (BA 10, BA 11, BA 12, BA 13, BA 14, BA 16, BA 19, BA 20, BA 25, BA 26, BA 44, BA 45, BA 76, BA 92, BA 93, BA 108, BA 134).

b) Beweiserhebung durch Beiziehung der Akten und sonstiger Unterlagen

Zum Zwecke der Beweiserhebung sind Akten, Berichte, Protokolle und sonstige Unterlagen beigezogen worden. Von den Beweisbeschlüssen waren insbesondere die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sowie die Landesregierung und in deren Geschäftsbereich stehende Behörden betroffen.

Mit dem Verfahrensbeschluss UA 7-2/1/12 entschied sich der Ausschuss zur grundsätzlichen Dokumentenvorlage in digitaler Form, soweit dies technisch möglich und der Geheimschutz gewahrt war. Darüber hinaus beauftragte der Ausschuss den Parlamentarischen Beratungsdienst auf Grundlage des § 3 Nr. 5 der Richtlinie über die Rechtsstellung, Aufgaben und Arbeitsweise des Parlamentarischen Beratungsdienstes des Landtages Brandenburg, ein Gutachten zum Thema „*Vorlage von Unterlagen der Landesregierung, sowie Dritten an den Untersuchungsausschuss in digitaler Form*“ zu erstellen.¹⁰¹

Im Ergebnis wurden die beigezogenen Akten und sonstigen Unterlagen sowohl in Papier, als auch in digitaler Form übermittelt. Zur Aufbewahrung und Einsichtnahme der papierhaften Akten standen den Mitgliedern und Referenten des Untersuchungsausschusses zwei Aktenleseräume zur Verfügung. Die digitalen Akten wurden überwiegend durch ein elektronisches

¹⁰¹ Beschluss UA 7-2/3/27.

Dokumentenmanagementsystem bereitgestellt. Lediglich bei der Aktenvorlage betreffend die Beweisbeschlüsse B 50 und B 51 gewährte die Staatskanzlei des Landes Brandenburg den Referenten und Mitgliedern des Ausschusses Einsicht in das von ihr verwendete Vorgangsbearbeitungssystem EL.DOK.

Grundsätzlich bestand für alle Akten die allgemeine Verschwiegenheitspflicht, die das Untersuchungsausschussgesetz in § 12 Absatz 2 UAG und darüber hinaus die Datenschutzordnung des Landtages Brandenburg als Anlage 4 der Geschäftsordnung des Landtages Brandenburg (GOLT) in § 9 Anlage 4 – Datenschutzordnung des Landtages Brandenburg GOLT vorschreibt. Seitens des Abgeordnetenhauses wurden die Wortprotokolle der Berliner Untersuchungsausschüsse teils als VS-VERTRAULICH und teils als VS-NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH (Beweisbeschluss B 1) eingestuft. Der Untersuchungsausschuss hat nach Abwägung der schutzwürdigen Interessen die Notwendigkeit einer abweichenden Einstufung nach der Verschlussachenordnung des Landtages Brandenburg nicht für erforderlich gehalten. Darüber hinaus hat der Untersuchungsausschuss auch selbst Einstufungen von Akten als VS-NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH beschlossen¹⁰². Dies betraf Unterlagen, die die FBB aufgrund der Beweisbeschlüsse B 30¹⁰³, B 49¹⁰⁴, B 54¹⁰⁵ und B 83¹⁰⁶ übermittelte. Denn die FBB konnte selbst keine Einstufung als Verschlussache vornehmen, da sie keine herausgebende Stelle im Sinne des § 4 Absatz 4 der Anlage 5 der GOLT ist. Nach § 4 Absatz 6 der Anlage 5 der GOLT ist die herausgebende Stelle bei Verschlussachen, für die innerhalb des Ausschusses entstandenen Dokumente, der Ausschuss. Der Untersuchungsausschuss kann durch Beschluss entsprechend der Maßgaben der Verschlussachenordnung des Landtages Brandenburg nach § 11 Absatz 5 UAG die Beweismittel mit einem Geheimhaltungsgrad versehen, „soweit das öffentliche Interesse oder die berechtigten Interessen Einzelner dies gebieten“. Die genannten öffentlichen und privaten Interessen führen nicht per se zu einer Einstufung. Erforderlich ist vielmehr eine Abwägung zwischen den öffentlichen oder privaten Geheimhaltungsinteressen einerseits und dem Interesse an einer öffentlichen Behandlung der Angelegenheit andererseits. Der Untersuchungsausschuss hat nach Abwägung der schutzwürdigen Interessen die Notwendigkeit einer eigenen Einstufung nach der Verschlussachenordnung des Landtages Brandenburg für erforderlich gehalten. Die als VS-NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestufteten Unterlagen wurden den Mitgliedern des Untersuchungsausschusses, sowie deren Mitarbeitern, zur Verfügung gestellt. Sofern

¹⁰² Beschlüsse UA7-2/3/26, UA7-2/7/50, UA7-2/11/78, UA7-2/12/86.

¹⁰³ Beschluss UA7-2/3/26.

¹⁰⁴ Beschluss UA7-2/7/50.

¹⁰⁵ Beschluss UA7-2/12/86.

¹⁰⁶ Beschluss UA7-2/11/78.

die Unterlagen digital vorlagen, geschah dies über ein sicheres Laufwerk. Die besagte Personengruppe verfügte auf jenem Laufwerk lediglich über eine Leseberechtigung. Die als VS-NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestuftten papierhaften Unterlagen wurden in den Räumen des Ausschusseksretariats in verschlossenen Aktenschränken vorgehalten. In diese Dokumente konnte nur nach vorheriger Anmeldung Einsicht genommen werden.

Insgesamt sind dem Ausschuss aufgrund von 65 Beweisbeschlüssen (siehe nachfolgende Tabelle) 1.557 papierhafte Akten vorgelegt worden. Zudem umfassten die digitalen Akten im elektronischen Dokumentenmanagementsystem summa summarum 33.766 Dateien in 2.995 Ordnern. Eine vollständige Übersicht der dem Ausschuss übermittelten Akten und sonstigen Unterlagen ist im 4. Abschnitt unter „I. Aktenplan“ zu finden.

Aktenzei- chen	Beweisan- trag	Sitzung	Beweisart	Akten und sonstige Unterlagen
B 1	BA 1	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Akten der Verwaltung des Abgeordnetenhaus es Berlin bezüglich der dort bereits durchge- führten Untersuchungsausschüsse (BER I 17. WP und BER II 18.WP)
B 3	BA 3	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Akten der Landesregierung bezüglich der Auf- tragserteilung der FBB GmbH an die für den Schallschutz beauftragten Gutachter
B 4	BA 4	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabe- verlangen, § 23 UAG	Unterlagen der FBB GmbH bezüglich der Auf- tragserteilung dieser an die für den Schall- schutz beauftragten Gutachter
B 5	BA 5	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage der Akten der Landesregierung, die im Zusammenhang mit den erteilten Gutachten, welche für den Schallschutz in Anrainergemein- den erstellt worden sind
B 6	BA 6	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabe- verlangen, § 23 UAG	Vorlage der Unterlagen der FBB GmbH, die im Zusammenhang mit den erteilten Gutachten, welche für den Schallschutz in Anrainergemein- den erstellt worden sind
B 7	BA 7	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage der Akten der Landesregierung bezüg- lich der Planung des Schallschutzes für die ver- schiedenen in Betracht gezogenen Flugrouten für die jeweiligen Tag- und Nachtschutzgebiete
B 8	BA 8	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabe- verlangen, § 23 UAG	Vorlage der Unterlagen der FBB GmbH bezüg- lich der Planung des Schallschutzes für die ver- schiedenen in Betracht gezogenen Flugrouten für die jeweiligen Tag- und Nachtschutzgebiete
B 9	BA 9	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage der Akten der Landesregierung aus den- nen die Beteiligung der Behörden hervorgeht, welche zur Genehmigung des BER nach Fach- recht unter Berücksichtigung des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens (ROV) zum BER

B 10	BA 14	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten der Landesregierung zu Entscheidungen, Beschlüssen, Grundlagen und entscheidungsrelevanten Aspekten bezüglich der vorgenommenen Umweltverträglichkeitsprüfung im Zuge des Raumordnungsverfahrens (ROV)
B 11	BA 15	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten der Landesregierung zu Beschlüssen, Grundlagen und entscheidungsrelevanten Aspekten der im Zuge des ROV durch die „Gemeinsame Landesplanungsabteilung“ vorgenommenen Umweltverträglichkeitsprüfung
B 14	BA 21	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten durch die Landesregierung sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten, bezüglich der Schallschutzplanung zu den verschiedenen geplanten Flugrouten zum BER
B 15	BA 22	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	Herausgabe von Akten durch die FBB GmbH bezüglich der Schallschutzplanung zu den verschiedenen geplanten Flugrouten zum BER
B 16	BA 23	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten durch die Landesregierung sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten, zu der Frage, in welchem Umfang der Schallschutz bei der Ursprungsplanung zum BER und bei den Umplanungen berücksichtigt und geplant wurde
B 17	BA 24	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	Herausgabe von Akten durch die FBB GmbH zu der Frage, in welchem Umfang der Schallschutz bei der Ursprungsplanung zum BER und bei den Umplanungen berücksichtigt und geplant wurde
B 18	BA 27	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten zu der Frage, in welcher Höhe Mehrkosten im Bereich des Schallschutzes durch die Standortentscheidung für Schönefeld im Vergleich zu den untersuchten Standortalternativen bereits entstanden sind und eingeplant wurden, vorzulegen durch die Landesregierung sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten
B 19	BA 28	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	Herausgabe von Akten zu der Frage, in welcher Höhe Mehrkosten im Bereich des Schallschutzes durch die Standortentscheidung für Schönefeld im Vergleich zu den untersuchten Standortalternativen bereits entstanden sind und eingeplant wurden, vorzulegen durch die FBB GmbH

Einsetzung und Organisation Untersuchungsverfahren

B 20	BA 29	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Herausgabe von Akten zu der Frage, dass die wiederholte und teilweise kurzfristig durchgeführte Umplanung der Flugrouten zu erhöhter Lärmbelastung von Anwohnern der nicht in den Tag- und Nachschutzgebieten liegenden Gemeinden geführt habe und zu eventuell in diesem Zusammenhang vorgenommene Schall-Untersuchungen bezüglich von Lärmbelästigungen, vorzulegen durch die Landesregierung sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entschieden hatten
B 21	BA 30	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabe- verlangen, § 23 UAG	Herausgabe von Unterlagen zu der Frage, dass die wiederholte und teilweise kurzfristig durchgeführte Umplanung der Flugrouten zu erhöhter Lärmbelastung von Anwohnern der nicht in den Tag- und Nachschutzgebieten liegenden Gemeinden geführt habe und zu eventuell in diesem Zusammenhang vorgenommene Schall-Untersuchungen bezüglich von Lärmbelästigungen durch die FBB GmbH
B 22	BA 31	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Akten im Zusammenhang mit den entscheidungsrelevanten Gründen der Umlegung der Flugrouten im Zeitraum kurz vor der tatsächlichen Eröffnung des BER durch die Landesregierung sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten
B 23	BA 32	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabe- verlangen, § 23 UAG	Herausgabe von Akten im Zusammenhang mit den entscheidungsrelevanten Gründen der Umlegung der Flugrouten im Zeitraum kurz vor der tatsächlichen Eröffnung des BER durch die FBB GmbH
B 24	BA 33	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Herausgabe von Akten im Zusammenhang der jeweiligen Evaluierung des Schallschutzprogramms der FBB GmbH nach den erfolgten Umlegungen der Flugrouten durch die FBB GmbH
B 25	BA 34	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabe- verlangen, § 23 UAG	Herausgabe von Akten im Zusammenhang der jeweiligen Evaluierung des Schallschutzprogramms der FBB GmbH nach den erfolgten Umlegungen der Flugrouten durch die FBB GmbH
B 26	BA 35	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten im Zusammenhang zur Einbeziehung von am Verfahren beteiligter Behörden zur Genehmigung des BER nach Fachrecht unter Berücksichtigung des Ergebnisses des ROV zum BER unter Einbeziehung der Entscheidungen, Beschlüsse, Grundlagen und entscheidungsrelevanten Aspekte, insbesondere zum Schallschutz durch die „Gemeinsame Landesplanungsabteilung“ sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten

B 27	BA 36	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten im Zusammenhang zur Einbeziehung der raumbedeutsamen Auswirkungen zum Schallschutz in die Entscheidungsfindung durch die „Gemeinsame Landesplanungsabteilung“ in ihre Entscheidungsfindung im Zuge des ROV unter Einbeziehungen der Entscheidungen, Beschlüsse, Grundlagen und entscheidungsrelevanten Aspekte durch die „Gemeinsame Landesplanungsabteilung“ sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten
B 28	BA 37	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten im Zusammenhang mit den vorgenommenen Untersuchungsverfahren bezüglich eventueller Standortalternativen unter Berücksichtigung des Schallschutzes, insbesondere im Verlauf des Suchverfahrens in Vorbereitung des ROV durch die „Gemeinsame Landesplanungsabteilung“ sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten
B 29	BA 38	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten im Zusammenhang mit der zweitweisen oder dauerhaften Verwendung bzw. Umbuchung von eigentlich für den Schallschutz zum BER vorgesehenen finanziellen Mitteln für andere Kostenstellen des BER durch die Landesregierung sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten
B 30	BA 39	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	Herausgabe von Akten im Zusammenhang mit der zeitweisen oder dauerhaften Verwendung bzw. Umbuchung von eigentlich für den Schallschutz zum BER vorgesehenen finanziellen Mitteln für andere Kostenstellen des BER durch die FBB GmbH
B 31	BA 40	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten im Zusammenhang mit der Festlegung und Einführung der Kappungsgrenze für Kosten für Schallschutzeinrichtungen durch die Landesregierung sowie der hiervon betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten
B 32	BA 41	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	Herausgabe von Akten im Zusammenhang mit der Festlegung und Einführung der Kappungsgrenze für Kosten für Schallschutzeinrichtungen seitens der FBB GmbH
B 33	BA 42	2. Sitzung (10.06.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten im Zusammenhang oder anlässlich des Schallschutzes zum BER seitens der Landesregierung sowie der betroffenen Behörden, die über die Genehmigung des Vorhabens nach Fachrecht zu entscheiden hatten
B 34	BA 43	2. Sitzung (10.06.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	Herausgabe von Akten seitens der FBB GmbH im Zusammenhang oder anlässlich des Schallschutzes zum BER

Einsetzung und Organisation Untersuchungsverfahren

B 35	BA 46	3. Sitzung (02.09.2022)	Amtshilfean- spruch, Art. 35 Abs. 1 GG	Vorlage der Akten des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) bezüglich der Planung des Schallschutzes für die verschiedenen in Betracht gezogenen Flugrouten für die infrage kommenden Tag- und Nachtschutzgebiete durch die BAF
B 36	BA 47	3. Sitzung (02.09.2022)	Amtshilfean- spruch, Art. 35 Abs. 1 GG	Vorlage der Akten des BAF im Zusammenhang der jeweiligen Evaluierung des Schallschutzprogramms der FBB GmbH nach den erfolgten Umlagen der Flugrouten durch die BAF
B 37	BA 48	3. Sitzung (02.09.2022)	Amtshilfean- spruch, Art. 35 Abs. 1 GG	Vorlage der Akten des BAF zu den entscheidungsrelevanten Gründen der Umlage der Flugrouten im Zeitraum kurz vor der tatsächlichen Eröffnung des BER durch die BAF
B 38	BA 49	3. Sitzung (02.09.2022)	Amtshilfean- spruch, Art. 35 Abs. 1 GG	Vorlage der Akten des BAF insbesondere zu der Frage, dass die wiederholte und teilweise kurzfristig durchgeführte Umplanung der Flugrouten zu erhöhter Lärmbelastung von Anwohnern der nicht in den Tag- und Nachtschutzgebieten liegenden Gemeinden geführt habe und zu eventuell in diesem Zusammenhang vorgenommenen Schalluntersuchungen bezüglich von Lärmbelastungen durch die BAF
B 39	BA 50	3. Sitzung (02.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage der Akten der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin Brandenburg zu der Frage, in welcher Höhe Mehrkosten im Bereich des Schallschutzes durch die Standortentscheidung für Schönefeld im Vergleich zu den untersuchten Standortalternativen bereits entstanden sind und eingeplant wurden
B 40	BA 51	3. Sitzung (02.09.2022)	Amtshilfean- spruch, Art. 35 Abs. 1 GG	Vorlage der Akten des BAF insbesondere zu der Frage, in welchem Umfang der Schallschutz bei der Ursprungsplanung zum BER und bei den Umplanungen berücksichtigt und geplant wurde durch die BAF
B 41	BA 52	3. Sitzung (02.09.2022)	Amtshilfean- spruch, Art. 35 Abs. 1 GG	Vorlage der Akten des BAF insbesondere der Schallschutzplanung zu den verschiedenen geplanten Flugrouten zum BER durch die BAF
B 42	BA 53	3. Sitzung (02.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage der Akten der Landesregierung insbesondere im Zusammenhang mit der Festlegung und Einführung der Kappungsgrenze für Kosten für Schallschutzeinrichtungen durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
B 44	BA 57	4. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage aller Akten und Unterlagen, die von den einzelnen Vertretern (Mitglieder und ständige Gäste) des Landes Brandenburg in der Fluglärmkommission geführt wurden und werden
B 45	BA 58	4. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage aller Akten und Unterlagen der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg in ihrer Zuständigkeit als Kontrollbehörde für die FBB bei der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen, insbesondere alle Unterlagen zum Zustandekommen der von der LuBB an die FBB erlassenen Vollzugshinweise zum Schallschutz

B 46	BA 59	4. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage der Akten durch das Büro der Schallschutzberatung des Landkreises Teltow-Fläming im Zusammenhang oder anlässlich der Schallschutzmaßnahmen zum BER
B 47	BA 60	4. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage der Akten des Fluglärmschutzbeauftragten am BER im Zusammenhang oder anlässlich der Schallschutzmaßnahmen zum BER
B 48	BA 61	5. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage aller Unterlagen, die von den einzelnen Vertretern des Landes Brandenburg in der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft geführt wurden und werden, aus dem gesamten Zeitraum, einschließlich aller Akten und Unterlagen der Mitarbeiter verschiedener Ministerien, die Zuarbeiten für diese Gesellschaftervertreter geleistet haben
B 49	BA 62	5. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage aller Unterlagen, die von den einzelnen, vom Land Brandenburg in den Aufsichtsrat (AR) entsandten Mitgliedern im gesamten Zeitraum geführt wurden. Einschließlich aller Akten und Unterlagen der Mitarbeiter verschiedener Ministerien, die Zuarbeiten für die Mitglieder des AR geleistet haben
B 50	BA 63	5. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage aller Unterlagen, die im Büro der jeweiligen Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg geführt wurden und werden, aus dem gesamten Untersuchungszeitraum, einschließlich aller Unterlagen der Staatssekretäre und Mitarbeiter, die Zuarbeiten für die Ministerpräsidenten geleistet haben
B 51	BA 64	5. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage aller Unterlagen, die im Büro des jeweiligen Chefs der Staatskanzlei des Landes Brandenburg geführt wurden und werden, aus dem gesamten Untersuchungszeitraum, einschließlich aller Unterlagen der Staatssekretäre und Mitarbeiter, die Zuarbeiten für den Chef der Staatskanzlei geleistet haben
B 52	BA 65	5. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage aller Unterlagen, die im MdFE geführt wurden und werden, aus dem gesamten Untersuchungszeitraum. Insbesondere Unterlagen zur Gründung der Flughafengesellschaft, zum Erwerb von Anteilen der Gesellschaften, an denen die FBB beteiligt ist und zur Finanzierung dieser Gesellschaften. Darüber hinaus Unterlagen zum Grunderwerb der Flächen des BER und der Vorratsflächen, der Weiterveräußerung und der Erbbaupacht, einschließlich der im Grundbuch eingetragenen Belastungen dieser Grundstücke, sowie Unterlagen zu diesen Liegenschaften betreffenden Leasingverträgen. Einschließlich aller Unterlagen der Staatssekretäre und Mitarbeiter, die Zuarbeiten geleistet haben.

Einsetzung und Organisation Untersuchungsverfahren

B 53	BA 66	5. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	<p>Vorlage aller Unterlagen, die im Zusammenhang mit der Gründung bzw. Übernahme der Gesellschaften und Veränderungen an den Gesellschaftsverträgen erstellt wurden, für den gesamten Zeitraum.</p> <p>Einschließlich aller Unterlagen der Mitarbeiter verschiedener Ministerien, die Zuarbeiten für diese Gesellschaftsverträge oder Übernahmeverträge geleistet haben.</p> <p>Insbesondere die Verträge zur FBB GmbH und Vorgängergesellschaften sowie die Verträge der Flughafen Energie & Wasser GmbH (FEW), der FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH und der Dalandi Grundstücksgesellschaften mbH & Co KG</p>
B 54	BA 67	5. Sitzung (30.09.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	<p>Vorlage aller Unterlagen, die in der FBB zu dem Beweisthema geführt wurden und werden, aus dem gesamten Untersuchungszeitraum, insbesondere Akten und Unterlagen zum Grunderwerb der Flächen des BER und der Vorratsflächen, der Weiterveräußerung und der Erbbaupacht, einschließlich der beurkundeten Verträge und der im Grundbuch eingetragenen Belastungen dieser Grundstücke und Gebäude. Sowie Unterlagen zu Leasingverträgen, die diese Grundstücke und Gebäude betreffen.</p> <p>Hierzu gehören ausdrücklich Akten und Unterlagen zum Erwerb von Anteilen der Gesellschaften, an denen die FBB beteiligt ist und zur Finanzierung dieser Gesellschaften, da auch hierüber Grundstücksgeschäfte abgewickelt wurden.</p>
B 59	BA 72	5. Sitzung (30.09.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	<p>Beziehung sämtlicher Unterlagen und sonstiger sächlicher Beweismittel, die im Zusammenhang oder anlässlich des „Abwägungspaket I“, sowie der Beantwortung der Nachfragen des Bundesamtes für Flugsicherung mit dem Aufklärungsschreiben vom 06.09.2011 an die Deutsche Flugsicherung GmbH stehen</p>
B 60	BA 73	5. Sitzung (30.09.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	<p>Beziehung sämtlicher Unterlagen und sonstiger sächlicher Beweismittel, die im Zusammenhang oder anlässlich des „Abwägungspaket II“, sowie der Beantwortung der Nachfragen des Bundesamtes für Flugsicherung mit dem Aufklärungsschreiben vom 06.09.2011 an die Deutsche Flugsicherung GmbH stehen</p>
B 61	BA 65	5. Sitzung (30.09.2022)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	<p>Vorlage sämtlicher Akten und sonstiger sächlicher Beweismittel, die im Zusammenhang oder anlässlich des „Abwägungspaketes I – Version 2.0“ bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vorliegen</p>

B 62	BA 65	5. Sitzung (30.09.2022)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage sämtlicher Unterlagen und sonstiger sächlicher Beweismittel, die im Zusammenhang oder anlässlich der aktualisierten Lärmberechnung der Firma Wölfel erstellt wurden, nebst der von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) am 26.09.2011 in der FLK vorgestellten Änderungen hierzu bei der LuBB
B 81	BA 99	9. Sitzung (28.04.2023)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Aktenvorlage aus allen mit der Planung der 3. Start- und Landebahn und den daraus resultierenden Auswirkungen auf Flugrouten und Schallschutz befassten Ministerien und Behörden des Landes Brandenburg, insbesondere MdF, MIL, MLUK und Staatskanzlei, sowie LuBB
B 83	BA 103	9. Sitzung (28.04.2023)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	Vorlage der Unterlagen betreffend die Fragen des Mittelzuflusses und der Mittelabflüsse im Zusammenhang mit Schallschutzmaßnahmen des passiven Schallschutzes im Haushalt der FBB GmbH
B 85	BA 109	10. Sitzung (09.06.2023)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	Herausgabe der Wirtschaftlichkeitsstudie für den Flughafenbetreiber FBB GmbH. Die 33-seitige Wirtschaftlichkeitsstudie für den Flughafenbetreiber FBB GmbH wurde gemeinsam von den Herren Professor Doktor Georg Gemünder (TU Berlin), Karl-Heinz Wolf (Wirtschaftsprüfer) und Doktor Harald Krehl verfasst.
B 91	BA 120	13. Sitzung (08.09.2023)	Aktenvorlage, § 16 UAG	Vorlage von Akten und Unterlagen, die in der Staatskanzlei des Landes Brandenburg bezogen auf die Kabinettsitzungen geführt wurden und werden, aus dem gesamten Untersuchungszeitraum bis zur Einsetzung des UA am 23.02.2022 bezogen auf alle Entscheidungen zum Flughafen BER und zur Flughafengesellschaft, einschließlich aller Akten und Unterlagen der Staatssekretäre und Mitarbeiter, die Zuarbeiten für die Vorbereitung und Durchführung der Kabinettsitzungen geleistet haben
B 104	BA 133	17. Sitzung (16.02.2024)	Herausgabeverlangen, § 23 UAG	Vorlage sämtlicher Protokolle des Präsidialausschusses der FBB GmbH aus den Jahren 2013 bis 2016

Tabelle 7: Übersicht der beigezogenen Akten und sonstigen Unterlagen.

c) Auskunftersuchen

Der Untersuchungsausschuss ersuchte die Landesregierung, die Behörden und Verwaltungseinrichtungen des Landes um Auskünfte, wodurch für den Ausschuss Listen relevanter Akteure durch die entsprechenden Stellen zusammengestellt wurden.

Aktenzei- chen	Beweisan- trag	Sitzung	Beweisart	Auskunftersuchen
B 55	BA 68	5. Sitzung (30.09.2022)	Auskunftser- suchen, § 16 UAG	Zusammenstellung aller Gesellschaftervertreter des Landes Brandenburg (Namen, Vornamen, Funktionsbezeichnung in der Behörde, sonstige Funktionsbezeichnungen) im gesamten Zeitraum seit Gründung der Flughafengesellschaft
B 56	BA 69	5. Sitzung (30.09.2022)	Auskunftser- suchen, § 16 UAG	Zusammenstellung aller Aufsichtsratsmitglieder des Landes Brandenburg (Namen, Vornamen, Funktionsbezeichnung in der Behörde, sonstige Funktionsbezeichnungen) im gesamten Zeitraum seit Gründung der Flughafengesellschaft (inklusive Vorgängerorganisation)
B 57	BA 70	5. Sitzung (30.09.2022)	Auskunftser- suchen, § 16 UAG	Zusammenstellung aller Vertreter des Landes Brandenburg in der Fluglärnkommision (FLK) (Namen, Vornamen, Funktionsbezeichnung in der Behörde, sonstige Funktionsbezeichnungen)
B 66	BA 80	6. Sitzung (20.01.2023)	Auskunftser- suchen, § 16 UAG	Zusammenstellung aller Mitglieder in der Interministeriellen Kommission für Luftverkehr des Landes Brandenburg (IMK), vom Tag der Einsetzung der IMK an. (Namen, Funktion)

Tabelle 8: Übersicht der Auskunftersuchen.

d) Einbringung von sonstigen Beweismitteln

Der Untersuchungsausschuss hat in seiner 1. Sitzung den Beschluss¹⁰⁷ gefasst, dass auf die Verlesung von Protokollen oder Schriftstücken, die allen Mitgliedern zugänglich gemacht worden sind, verzichtet wird. Sämtliche angeforderten Unterlagen, die dem Ausschuss zugegangen waren, wurden als Urkundenbeweise eingebracht¹⁰⁸. Außerdem dienten sechs öffentlich zugängliche Dokumente als weitere Beweismittel.

Nummer	Beweisbeschluss	Sitzung	Datum	Beweismittel
1.	B 2	2. Sitzung	10.06.2022	Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER)“ (2012–2016)“ des Abgeordnetenhauses von Berlin
2.	B 2	2. Sitzung	10.06.2022	Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) - Untersuchung II“ (2018–2021)“ des Abgeordnetenhauses von Berlin
3.	B 12	2. Sitzung	10.06.2022	Stellungnahme der BeSB GmbH Berlin, Schalltechnisches Büro zur Studie des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik (IBP) „Schalltechnisches und bauphysikalisches Gutachten zur Umsetzung des baulichen Schallschutzes beim Flughafen Berlin – Schönefeld (BER)“
4.	B 13	2. Sitzung	10.06.2022	Gutachten des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik (IBP) „Schalltechnisches und bauphysikalisches Gutachten zur Umsetzung des baulichen Schallschutzes beim Flughafen Berlin – Schönefeld (BER)“
5.	B 58	5. Sitzung	02.12.2022	Bericht des Landesrechnungshofes über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER
6.	B 106	18. Sitzung	08.03.2024	Protokolle und Tätigkeitsberichte der Sonderausschüsse BER des Landtages Brandenburg ¹⁰⁹

Tabelle 9: Übersicht der per Verlesung von Schriftstücken gemäß § 25 Abs. 1 UAG eingeführten Beweismittel.

¹⁰⁷ Beschluss UA 7-2/1/14.

¹⁰⁸ Beschluss UA 7-2/18/136.

¹⁰⁹ Drucksachen 5/8963 (5. WP); 6/11479 (6. WP); 7/3731 (7. WP).

5. Beweiserhebung durch Anhörung von Sachverständigen und Vernehmung von Zeugen**a) Übersicht der Vernehmungen und Anhörungen**

Beginnend mit seiner 5. Sitzung am 2. Dezember 2022 und endend mit seiner 18. Sitzung am 8. März 2024, hat der Untersuchungsausschuss insgesamt 14 Sitzungen zur Beweisaufnahme durch Vernehmung von Zeuginnen und Zeugen gemäß § 21 UAG sowie durch Anhörung einer Sachverständigen gemäß § 22 UAG durchgeführt. In vier Fällen fand die Vernehmung durch audiovisuelle Zuschaltung statt. Der Untersuchungsausschuss führte 38 Vernehmungen der 33 Zeuginnen und Zeugen und die Anhörung einer Sachverständigen durch.

	Anzahl	Beweisaufnahme zum Beweisbeschluss (B)	Dauer [hh:mm]	Protokollumfang [Seiten]
5. Sitzung 02.12.2022	1.	B 43	02:40	65
Summe			02:40	65
6. Sitzung 20.01.2023	2.	B 63	02:17	58
	3.	B 64	01:57	44
	4.	B 65	01:31	39
Summe			05:45	141
7. Sitzung 17.02.2023	5.	B 72	02:53	45
	6.	B 69	02:14	46
Summe			05:07	91
8. Sitzung 10.03.2023	7.	B 71	01:43	46
	8.	B 68	01:53	39
	9.	B 67, B 73	01:58	41
Summe			05:34	126
9. Sitzung 28.04.2023	10.	B 70	01:14	29
	11.	B 74, B 78	02:15	50
	12.	B 75	01:32	29
	13.	B 76	01:26	25
	14.	B 65	00:19	6
Summe			06:46	139
10. Sitzung 09.06.2023	15.	B 82	01:26	30
	16.	B 77	01:15	30
	17.	B 80	01:25	29
Summe			04:06	89
11. Sitzung 07.07.2023	18.	B 80	02:58	64
Summe			02:58	64

12. Sitzung 08.09.2023	19.	B 84	02:51	51
	20.	B 79	01:56	35
Summe			04:47	86
13. Sitzung 06.10.2023	21.	B 88	01:41	40
	22.	B 89	01:33	32
	23.	B 90	01:47	32
Summe			05:01	104
14. Sitzung 10.11.2023	24.	B 86	03:14	58
	25.	B 87	02:05	40
	26.	B 95	00:50	14
Summe			06:09	112
15. Sitzung 01.12.2023	27.	B 92	01:40	37
	28.	B 94	02:23	48
	29.	B 93	01:45	36
Summe			05:48	121
16. Sitzung 19.01.2024	31.	B 98	03:01	54
	32.	B 96	03:16	60
	33.	B 93	02:01	35
Summe			08:18	149
17. Sitzung 16.02.2024	34.	B 99	02:02	41
	35.	B 100	02:34	48
	36.	B 97, B 101	01:59	35
Summe			06:35	124
18. Sitzung 08.03.2024	37.	B 103	00:19	7
	38.	B 102	01:32	29
	39.	B 105	02:07	37
Summe			04:58	73
Summe gesamt			73:32	1.484

Tabelle 10: Übersicht der Vernehmungen und Anhörungen sowie Dauer und Protokollumfang.

b) Vernehmungsunfähigkeit

Erscheinen ordnungsgemäß geladene Zeuginnen und Zeugen oder Sachverständige nicht vor dem Ausschuss, so müssen sie sich genügend entschuldigen. Andernfalls kann der Ausschuss wegen des Ausbleibens gemäß §§ 18, 22 Absatz 5 Satz 3 UAG Ordnungsmittel anordnen. In allen angezeigten Krankheitsfällen hat der Ausschuss die Vorlage eines privatärztlichen Attestes für ausreichend erachtet.

c) Rechtlicher Beistand

Zeuginnen und Zeugen dürfen gemäß § 17 Satz 2 UAG zu der Vernehmung einen Beistand ihres Vertrauens hinzuziehen. Von der Möglichkeit, sich durch einen rechtlichen Beistand begleiten zu lassen, haben einige Zeuginnen und Zeugen Gebrauch gemacht:

Nr.	Zeugen	Beweisbe- schluss	Zeugenbeistand	Sitzung
1	Michael Halberstadt	B 72	Herr Prof. Dr. Müssig	7.
2	Ralf Wagner	B 69	Herr Prof. Dr. Müssig	7.
3	Matthias Platzeck	B 68	Frau Dr. Sandkuhl	8.
4	Rainer Bretschneider	B 67, B 73	Herr Prof. Dr. Müssig	8.
5	Rosemarie Meichsner	B 70	Herr Prof. Dr. Müssig	9.
6	Dr. Kai Johannsen	B 74, B 78	Herr Prof. Dr. Müssig	9.
7	S.	B 64	Herr Dr. Bellinghausen	9.
8	Jörg Vogelsänger	B 80	Herr Dr. Bellinghausen	11.
9	Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup	B 89	Herr Prof. Dr. Müssig	13.
10	Heike Fölster	B 88	Herr Prof. Dr. Müssig	13.
11	Horst Amann	B 97	Herr Päßler	17.
12	Dr.-Ing. Manfred Körtgen	B 105	Herr Prof. Dr. Müssig	18.

Tabelle 11: Übersicht rechtlicher Beistand von Zeugen.

d) Öffentlichkeit

Die Beweiserhebung durch Untersuchungsausschüsse erfolgt grundsätzlich in öffentlicher Sitzung gemäß § 11 Absatz 1 Satz 1 UAG. Der Untersuchungsausschuss hat alle Zeuginnen und Zeugen in öffentlicher Sitzung vernommen. Nach dem Untersuchungsausschussgesetz ist Öffentlichkeit die sogenannte Saalöffentlichkeit; Ton- und Bildübertragungen sind nach § 11 Absatz 1 Satz 2 UAG nicht zulässig. Will der Untersuchungsausschuss davon abweichen, bedarf es der Zustimmung der zu vernehmenden oder anzuhörenden Person sowie eines Beschlusses des Untersuchungsausschusses gemäß § 11 Absatz 1 Satz 2 UAG.

e) Audiovisuelle Vernehmungen

Grundsätzlich erfolgten die Vernehmungen unmittelbar am Sitz des Landtags. In vier Fällen, in denen dies nicht möglich war, entschied der Untersuchungsausschuss per Mehrheitsbeschluss, die Vernehmung durch eine audiovisuelle Zuschaltung des Zeugen in den Sitzungssaal durchzuführen.

f) Abschluss der Vernehmung

Nach §§ 21 Absatz 4, 22 Absatz 1 UAG entscheidet der Untersuchungsausschuss, ob die Vernehmung von Zeugen oder die Anhörung von Sachverständigen abgeschlossen ist. Entsprechend der Vorschriften konnten alle Zeuginnen und Zeugen und die Sachverständige das vorläufige stenografische Protokoll ihrer Vernehmung mit der Maßgabe, Unrichtigkeiten

der Übertragung zu korrigieren oder Richtigstellungen bzw. Ergänzungen ihrer vor dem Ausschuss getätigten Aussage vorzunehmen, erhalten. Sie wurden zudem darauf hingewiesen, dass nach Ablauf der zweiwöchigen Frist gemäß § 21 Absatz 4 UAG der Untersuchungsausschuss über den Abschluss der Vernehmung beschließen könne. Korrekturen oder ergänzende Angaben der Zeugen und Sachverständigen wurden in den endgültigen Fassungen der Protokolle als solche ausgewiesen.

Soweit ein Zeuge oder Sachverständige auf die Frist verzichtet hat, entschied der Untersuchungsausschuss im Anschluss an die Vernehmung nichtöffentlich über den Abschluss der Vernehmung. Dies erfolgte bei den folgenden Zeugen und Sachverständigen:

Zeugen/Sachverständige

Dr. Cordula Ludwig

S. (6. Sitzung, 9. Sitzung)

Carl Ahlgrimm

Andreas Schories

Wolfgang Fried

Rainer Bretschneider (14. Sitzung)

Dr. Helmuth Markov

Rainer Speer

Hartmut Mehdorn

Thomas Seidel

Tabelle 12: Übersicht Zeugen und Sachverständige mit Fristverzicht.

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschloss über den Abschluss der jeweiligen Vernehmung der übrigen Zeugen, sobald diese das stenografische Protokoll über ihre Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss erhalten hatten und Ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt worden war:

Zeugen

Patrick Strogies

B.

Michael Halberstadt

Ralf Wagner

Carsten Diekmann

Matthias Platzeck

Rainer Bretschneider (8. Sitzung)

Rosemarie Meichsner

Dr. Kai Johannsen

Bernd Habermann

Dietlind Biesterfeld

Jörg Vogelsänger

Christine Dorn

Christian Görke

Heike Fölster

Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup

Wolfgang Fried

Daniela Trochowski

Johannes Werner

Walter Schubert

Horst Amann

Prof. Dr. Rainer Schwarz

Siri Schlitte

Stephan Loge

Dr.-Ing. Manfred Körtgen

Tabelle 13: Übersicht Zeugen ohne Fristverzicht.

g) Aussagegenehmigungen

Die vom Untersuchungsausschuss vernommenen Zeugen und Sachverständigen bedurften für ihre Aussage vor dem Ausschuss überwiegend einer Aussagegenehmigung, die von der jeweils zuständigen Stelle angefordert und in allen Fällen erteilt wurde. Die Aussagegenehmigungen der ehemaligen Kabinettsmitglieder waren durch den durch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) definierten Kernbereich exekutiver Eigenverantwortung beschränkt. Diese Beschränkung folgt aus den Entscheidungen des BVerfG vom 17. Juli 1984 (BVerfGE 67, 100, 139) und vom 30. März 2004 (BVerfGE 110, 199, 214 ff.). Zudem umfasste die Aussagegenehmigung nicht die Befugnis in laufende Verhandlungen und Entscheidungsvorbereitungen der Regierung einzugreifen (BVerfG, Beschl. v. 17.06.2009, 2 BvE 3/07, juris Rn. 123). Hiervon zu unterscheiden waren abgeschlossene Vorgänge. In solchen Fällen bedurfte es einer Prüfung im konkreten Einzelfall, ob das Geheimhaltungsinteresse der Regierung das Informations- und Kontrollinteresse des Parlaments überwiegt und somit eine Einschränkung des Informationsrechts zwingend erfordert.

h) Zulässigkeit/Unzulässigkeit von Fragen

Die Zulässigkeit bzw. Unzulässigkeit von Fragen an Zeugen oder Sachverständige wurde während der Beweisaufnahmesitzungen im Ausschuss regelmäßig thematisiert. Nach § 21 Absatz 2 Satz 3 und 4 UAG hat die Vorsitzende ungeeignete oder nicht zum Beweisthema gehörende Fragen zurückzuweisen. Auch Zeugen oder Sachverständige können die Vorsitzende auffordern, Fragen zurückzuweisen. In der Praxis hat die Vorsitzende dort, wo sie es für notwendig hielt, interveniert und Fragen zurückgewiesen oder auf einer Neuformulierung der Fragestellung bestanden. Daneben hat der Ausschuss des Öfteren Diskussionen darüber geführt, ob eine Frage zugelassen werden könne. Soweit Fragen moniert wurden, wurde in der Regel ein fehlender Bezug zum Untersuchungsauftrag bzw. Beweisbeschluss beanstandet oder der Umstand, dass eine Frage auf einen außerhalb des Untersuchungszeitraums liegenden Vorgang abzielte. Ebenso wurden Fragen zurückgewiesen, auf die der Zeuge bereits geantwortet hatte. Die Vorsitzende musste auch des Öfteren darauf hinweisen, dass Zeugen nach Tatsachen und eigenen Wahrnehmungen und nicht nach aktuellen Einschätzungen zu befragen sind.

i) Veröffentlichung von Informationen

Über Art und Umfang von Mitteilungen an die Öffentlichkeit aus nichtöffentlichen Sitzungen entscheidet gemäß § 12 Absatz 1 Satz 1 UAG der Untersuchungsausschuss. Daher hat sich der Untersuchungsausschuss am Ende jeder nichtöffentlichen Sitzung darüber verständigt, welche Mitteilungen aus der Sitzung öffentlich gemacht werden können.¹¹⁰ Der Untersuchungsausschuss hat in der Untersuchungszeit den Beschluss zur Strukturierung des Untersuchungsgegenstandes¹¹¹ sowie die Terminpläne¹¹² öffentlich bekannt gegeben.

j) Richtigkeit von Protokollentwürfen

Über die Richtigkeit der Protokollentwürfe hat der Untersuchungsausschuss mehrheitlich entschieden. Anschließend erfolgte die Unterschrift durch die Vorsitzende gemäß § 14 Absatz 1 UAG.

¹¹⁰ Beschluss UA 7-2/1/8.

¹¹¹ Beschluss UA7-2/1/15.

¹¹² Beschlüsse UA 7-2/1/5, UA 7-2/3/28, UA 7-2/13/92.

6. Vorsichtung des Untersuchungsauftrages

Bereits in der 17. und 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin befassten sich zwei Untersuchungsausschüsse (BER I & BER II) mit der *„Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des [...] Flughafens Berlin Brandenburg `Willy Brandt` (BER)“*¹¹³. Um den dabei gewonnenen Erkenntnissen Rechnung zu tragen und etwaige Doppelbefassungen zu vermeiden, ging der Untersuchungsausschuss gemäß seines Einsetzungsbeschlusses unter „C.“ eine Verpflichtung zur Einbindung ebenjener Berliner Abschlussberichte ein. Auf dieser Grundlage beschloss der Untersuchungsausschuss¹¹⁴, ein schriftliches Sachverständigengutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsgegenstandes nach § 22 Absatz 3 UAG erstellen zu lassen. Die Wahl der Sachverständigen fiel auf Frau Dr. Cordula Ludwig. Die studierte Historikerin hatte als Fraktionsreferentin am damaligen Untersuchungsausschuss BER I mitgewirkt und unter anderem einen Zwischenbericht¹¹⁵ im Jahr 2014 mitverfasst.

Gegenstand des Sachverständigengutachtens war die Frage, ob und inwieweit in den vom Abgeordnetenhaus von Berlin in der 17. und 18. Wahlperiode abgeschlossenen Untersuchungsausschüssen zum Flughafen Berlin Brandenburg bereits Fragestellungen des Untersuchungsausschusses 7/2¹¹⁶ des Brandenburger Landtags beantwortet wurden. Hierbei handelt es sich um 167 *spezielle Fragestellungen* gemäß Einsetzungsbeschluss A. Untersuchungsgegenstand Abs. III. Hinzu kommen 16 *allgemeine Fragestellungen zum Aufgabenfeld* gemäß Einsetzungsbeschluss A. Untersuchungsgegenstand Abs. II., sodass insgesamt 183 Fragestellungen untersucht wurden. Ferner sollte geklärt werden, ob und inwieweit die für das Land Berlin getroffenen Aussagen und Ergebnisse auch auf das Land Brandenburg Anwendung finden können.

Für die Untersuchung im Sachverständigengutachten wird auf den jeweiligen Feststellungsteil und Bewertungsteil¹¹⁷ der Abschlussberichte zurückgegriffen. Eine Ausnahme bilden die

¹¹³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 18. und Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 17.

¹¹⁴ Beweisbeschluss B 43.

¹¹⁵ Cordula Ludwig, Harald Moritz, und Andreas Otto. Das Musste Schiefgehen. Berlin: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, 2014.

¹¹⁶ Drucksache 7/4948-B.

¹¹⁷ Für Abschlussbericht BER I wurde auf die Abschnitte „Untersuchungsergebnis“ sowie „Zusammenfassung und Empfehlungen“, beim Abschlussbericht BER II wurde auf die Abschnitte „Untersuchungsergebnisse“ sowie „Zusammenfassung und Schlussfolgerungen“ Bezug genommen.

Fragestellungen 19, 23 und 28 des Einsetzungsbeschlusses¹¹⁸, welche sich auf Grundstücksgeschäfte der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH aus den frühen neunziger Jahren beziehen. Hierfür wurde der Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin „zur Aufklärung des Grunderwerbs in Berlin und Schönefeld durch die Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) und die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)“ aus dem Jahr 1995 herangezogen. Nicht verwendet wurden jedoch die Sondervoten der Abschlussberichte des BER I und des BER II, für deren Inhalt sich alleinig die jeweiligen Fraktionen bzw. Autoren verantwortlich zeichnen.¹¹⁹

Das Sachverständigengutachten kommt zu dem Ergebnis, dass 97 Fragestellungen durch die Berliner Untersuchungsausschüsse noch nicht beantwortet wurden. Weitere 27 Fragestellungen werden als teilweise beantwortet angesehen. Insgesamt 59 Fragestellungen werden als bereits hinreichend beantwortet eingestuft.¹²⁰ Ferner wird festgestellt, dass 31 Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses gänzlich und 14 teilweise mit den Fragestellungen der Berliner Untersuchungsausschüsse übereinstimmen.¹²¹ Wesentliche Unterschiede zwischen den Untersuchungsaufträgen werden in den gewählten Schwerpunkten gesehen. So konzentrierten sich die Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin auf die Standortentscheidung, die Strukturen der Finanzierung und die Kostenkontrolle sowie die wesentlichen Ursachen der Kostensteigerungen und des gestörten Bauablaufs, während der hiesige Untersuchungsausschuss die Themen Schallschutz/Flugrouten, Eröffnung des BER, Baumängeln und Kosten für die regionale Infrastruktur in den Vordergrund rückte.¹²²

Des Weiteren befindet das Sachverständigengutachten, dass sich die aus den Berliner Untersuchungsausschüssen gewonnenen Erkenntnisse in zwei Bereichen auf das Land Brandenburg anwenden lassen. Da beide Länder zu 37 Prozent an der Flughafengesellschaft beteiligt sind, seien zum einen die finanziellen Belastungen Brandenburgs mit denen Berlins vergleichbar und zum anderen könne die im Abschlussbericht BER I geäußerte Kritik an der ausgeübten Rolle Berlins in der Gesellschafterversammlung übertragen werden.¹²³

¹¹⁸ Drucksache 7/4948-B.

¹¹⁹ Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seite 3.

¹²⁰ Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seite 6.

¹²¹ Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seite 4.

¹²² Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seite 68.

¹²³ Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seite 68.

Im Rahmen der fünften Sitzung des Untersuchungsausschusses am 2. Dezember 2022 fand die öffentliche Anhörung der Sachverständigen Frau Dr. Cordula Ludwig statt. Dadurch konnte der Untersuchungsausschuss präziser herausarbeiten, worin genau die Unterschiede zwischen dem Untersuchungsauftrag und dem bisherigen Kenntnisstand nach Abschluss der beiden Berliner Untersuchungsausschüsse bestehen. So ließen sich alle Fragestellungen, welche sich im Wortlaut auf den Stichtag des Untersuchungsausschusses (23. Februar 2022) bezogen, nicht vollständig mit den Erkenntnissen der Berliner Abschlussberichte beantworten. Denn Untersuchungsausschüsse sollen bereits abgeschlossene Vorgänge kontrollieren und können Beweise nur bis zum jeweiligen Tag ihrer Einsetzung erheben. BER I und BER II wurden jeweils am 27. September 2012 und 28. Juni 2018 eingesetzt. Somit umfasst der Untersuchungsausschuss 7/2 einen größeren Untersuchungszeitraum.

Des Weiteren hob die Sachverständige in der öffentlichen Anhörung mehrfach hervor, dass sich die Berliner Untersuchungsausschüsse auf die Strukturen fokussiert hätten, welche zu den Termin- und Kostenüberschreitungen am Flughafen BER führten. Diese Schwerpunktsetzung sei insbesondere bezogen auf finanzielle Themen zulasten der genauen „*Aufschlüsselung von Zahlen*“¹²⁴ gegangen.

¹²⁴ Dr. Ludwig, Protokoll 5. Sitzung vom 02.12.2022, Seite 98.

C. Abschluss des Untersuchungsverfahrens

I. Abschluss der Beweisaufnahme

In seiner 13. Sitzung am 6. Oktober 2023 leitete der Untersuchungsausschuss mit den Stimmen aller Mitglieder den Abschluss des Untersuchungsverfahrens ein:

Beschluss

Letzte Einreichungsfrist von Beweisanträgen

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, dass sämtliche Beweisanträge, die in diesem Untersuchungsverfahren noch Berücksichtigung finden sollen, bis spätestens zum 9. Februar 2024 einzureichen sind.¹²⁵

Beschluss

Vorbereitung des Berichtsentwurfs

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, dass die Vorsitzende gebeten wird, den Berichtsentwurf gemäß § 28 Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit § 28 Absatz 6 des Untersuchungsausschussgesetzes vorzubereiten.¹²⁶

Beschluss

Abschließende Umsetzung des Untersuchungsauftrages

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt, die in seinem Beschluss zur Strukturierung des Untersuchungsauftrages (UA7-2/1/15) gefassten Themenkomplexe 3. ‚Technik und Baumängel‘ und 6. ‚Aufsichtspflicht als Gesellschafter‘ gemeinsam zu behandeln und die Themenkomplexe 4. ‚Standort/ Flughafenumfeld‘ und 5. ‚Planung, Errichtung und Inbetriebnahme‘ aufgrund der in der parlamentarischen Diskontinuität begründeten zeitlichen Restriktion nicht mehr zu bearbeiten.¹²⁷

¹²⁵ Beschluss 7-2/13/93.

¹²⁶ Beschluss 7-2/13/94.

¹²⁷ Beschluss 7-2/13/95.

Am 8. März 2024 fand die letzte Zeugenvernehmung statt. Mit den Stimmen aller Mitglieder beendete der Untersuchungsausschuss in dieser seiner 18. Sitzung die Beweisaufnahme und fasste final folgende Festlegungen:

Beschluss Beweismittel

Die zu den einzelnen Beweisbeschlüssen vorgelegten Dokumente sowie die von den Sitzungen angefertigten Protokolle dienen dem Untersuchungsausschuss in vollem Umfang als Beweismittel. Auf die Verlesung wird gemäß § 25 Absatz 2 UAG 2024 verzichtet.¹²⁸

Beschluss Abschluss der Beweisaufnahme

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt die Beweisaufnahme durch Vernehmung von Zeugen, durch Anhörung von Sachverständigen sowie durch Vorlage und Einführung von sächlichen Beweismitteln zu beenden.¹²⁹

¹²⁸ Beschluss 7-2/13/136.

¹²⁹ Beschluss 7-2/18/137.

II. Feststellung des Berichtes

In seiner 20. Sitzung am 7. Juni 2024 hat der Ausschuss gemäß § 28 UAG den vorliegenden Bericht festgestellt. Dazu hat er im Einzelnen folgende Beschlüsse gefasst.

Beschluss Verfahrensteil

Der Untersuchungsausschuss stellt den ersten Abschnitt des Berichtsentwurfes „Untersuchungsverfahren“ als Teil des Berichtes des Untersuchungsausschusses 7/2 fest.¹³⁰

Beschluss Feststellungsteil

Der Untersuchungsausschuss stellt den zweiten Abschnitt des Berichtsentwurfes „Untersuchungsergebnisse“ als Teil des Berichtes des Untersuchungsausschusses 7/2 fest.¹³¹

Beschluss Bewertungsteil

Der Untersuchungsausschuss stellt den dritten Abschnitt des Berichtsentwurfes „Bewertung und Fazit“ als Teil des Berichtes des Untersuchungsausschusses 7/2 fest.¹³²

Beschluss Verzeichnisse

Der Untersuchungsausschuss stellt den vierten Abschnitt des Berichtsentwurfes „Verzeichnisse“ als Teil des Berichtes des Untersuchungsausschusses 7/2 fest.¹³³

¹³⁰ Beschluss 7-2/20/157.

¹³¹ Beschluss 7-2/20/158.

¹³² Beschluss 7-2/20/159.

¹³³ Beschluss 7-2/20/160.

**Beschluss
Anlagen**

Der Untersuchungsausschuss stellt den Berichtsteil „Anlagen“ des Berichtsentwurfes als Teil des Berichtes des Untersuchungsausschusses 7/2 fest.¹³⁴

**Beschluss
Sondervotum AfD-Fraktion**

Der Untersuchungsausschuss stellt das Sondervotum der AfD-Fraktion als Teil des Berichtes des Untersuchungsausschusses 7/2 fest.¹³⁵

**Beschluss
Sondervotum Gruppe BVB/FREIE WÄHLER**

Der Untersuchungsausschuss stellt das Sondervotum der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER als Teil des Berichtes des Untersuchungsausschusses 7/2 fest.¹³⁶

¹³⁴ Beschluss 7-2/20/161.

¹³⁵ Beschluss 7-2/20/162.

¹³⁶ Beschluss 7-2/20/163.

III. Beschlüsse zum Verfahren

Der Untersuchungsausschuss hat die folgenden Beschlüsse zum Abschluss des Verfahrens gefasst:

Beschluss Aktualisierung des Verfahrens

Die Landtagsverwaltung wird gebeten, den Verfahrensteil bis zur Vorlage des Berichtes an den Landtag Brandenburg fortlaufend zu aktualisieren.¹³⁷

Beschluss Offensichtliche Unrichtigkeiten

Die Landtagsverwaltung wird ermächtigt, orthografische, grammatikalische, sprachliche und sonstige offensichtliche Unrichtigkeiten im Bericht zu berichtigen.¹³⁸

Beschluss Umgang mit Materialien

Im Untersuchungsausschuss 7/2 entstandene Materialien sowie dem Ausschuss überlassene Materialien, Gutachten, Stellungnahmen, Berichte, die von anderer Seite für den Ausschusserstellt worden sind, sind wie nichtöffentliche Protokolle zu behandeln, soweit sie nicht im Bericht oder seinem Anhang aufgenommen wurden.¹³⁹

¹³⁷ Beschluss 7-2/18/138.

¹³⁸ Beschluss 7-2/18/139.

¹³⁹ Beschluss 7-2/19/148.

Beschluss

Umgang mit Beweismaterialien

(1) Die zu Beweis Zwecken beigezogenen Materialien Anderer werden mit dem Ende der Wahlperiode des Landtages an die herausgebenden Stellen zurückgegeben oder mit Zustimmung der herausgebenden Stellen vernichtet. Die Vernichtung ist in einem Protokoll festzuhalten.

(2) Die auf dem Gruppenlaufwerk L – UA72 – des Untersuchungsausschusses 7/2 digital gespeicherten Materialien werden bis zum Ende der Wahlperiode des Landtages vorgehalten und danach durch das zuständige Referat der Verwaltung des Landtages Brandenburg gelöscht.¹⁴⁰

Beschluss

Eigenverantwortliche Vernichtung der Kopien von Beweismaterialien

Die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Untersuchungsausschusses 7/2, die benannten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen, die Beauftragten der Landesregierung sowie der stenografische Dienst vernichten eigenverantwortlich, soweit dies nicht bereits erfolgt ist, verteilte oder elektronisch bereitgestellte Kopien der nicht oder als VS-NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH eingestuftten Beweismaterialien sowie die davon gezogenen weiteren Kopien, mit dem Ende der Wahlperiode des Landtages.¹⁴¹

Beschluss

Archivierung von Geschäftsakten

Die Akten des Ausschussesekretariats einschließlich der dem Ausschuss zur Erfüllung seines Untersuchungsauftrages zur Verfügung gestellten Kopien von Verschluss sachen sowie der von den Fraktionen und der Gruppe oder Abgeordneten abgegebenen Dokumente und Dateien werden entsprechend der Archivordnung des Landtages vom 22. April 1998, zuletzt geändert durch Beschluss des Präsidiums vom 30. Mai 2007, aufbewahrt und spätestens in der zweiten Wahlperiode nach der Wahlperiode, in der das Archivgut entstanden ist, dem Brandenburgischen Landeshauptarchiv übergeben.¹⁴²

¹⁴⁰ Beschluss 7-2/19/149.

¹⁴¹ Beschluss 7-2/19/150.

¹⁴² Beschluss 7-2/19/151.

**Beschluss
Protokoll der 20. Sitzung**

Der Untersuchungsausschuss 7/2 beschließt mit dem Protokoll der 20. Sitzung wie folgt zu verfahren: Der Protokollentwurf wird den ordentlichen und stellvertretenden Ausschussmitgliedern nach Fertigstellung zugeleitet und eine 7-tägige Einspruchsfrist eingeräumt. Wenn bis zu diesem Zeitpunkt keine Einwände erhoben werden, gilt das Protokoll als durch die Ausschussmitglieder gemäß § 83 Absatz 2 Satz 2 GOLT als bestätigt. Sollten Einwände erhoben werden, werden diese anhand des Mitschnitts geprüft. Das gleiche Verfahren wird sodann wiederum mit einer Einspruchsfrist von 7 Tagen in Gang gesetzt. Lässt sich anhand der Tonaufzeichnung nicht nachvollziehen, dass die Beanstandung berechtigt ist, entscheidet der Ausschuss im Wege eines Eilverfahrens über eine Änderung des Protokollentwurfes.¹⁴³

**Beschluss
Gewährung rechtlichen Gehörs**

Der Untersuchungsausschuss 7/2 stellt fest, dass zu den ermittelten Tatsachen und zum bewertenden Teil vor einer Veröffentlichung des Berichtes keiner Person Gelegenheit zu einer Stellungnahme gegeben werden muss. Sollte zu einem Sondervotum einer Fraktion einer Person Gelegenheit zu einer Stellungnahme gegeben werden müssen, wird die Vorsitzende ermächtigt, die Stellungnahme zu gewähren. Nach ihrem Ermessen wird die Stellungnahme als unkommentierter Abdruck dem Bericht beigefügt oder in sachlicher, vollständiger und zutreffender Weise im Bericht zusammengefasst.¹⁴⁴

**Beschluss
Wahrung der informationellen Selbstbestimmung**

Zum Schutz der informationellen Selbstbestimmung sollen in dem Abschlussbericht grundsätzlich alle Namen von Personen anonymisiert werden. Es sei denn die Betroffenen nehmen am öffentlichen Leben teil oder sind hervorgehobene Bedienstete des Landes bis einschließlich zur Referatsleitererebene beziehungsweise eines vergleichbaren Wirkungsbereiches in der Privatwirtschaft. Zeuginnen und Zeugen, die nicht Betroffene im Sinne des zweiten Satzes sind, soll die Möglichkeit gegeben werden, sich hierzu zu äußern.¹⁴⁵

¹⁴³ Beschluss 7-2/20/166.

¹⁴⁴ Beschluss 7-2/19/152.

¹⁴⁵ Beschluss 7-2/20/156.

IV. Parlamentarischer Abschluss

Der 2. Untersuchungsausschuss der 7. Wahlperiode des Landtages Brandenburg beschloss in seiner 20. Sitzung am 7. Juni 2024 mehrheitlich mit den Stimmen der SPD-Fraktion, CDU-Fraktion, Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN, Fraktion DIE LINKE sowie Gruppe BVB/FREIE WÄHLER und bei Enthaltung der AfD-Fraktion den vorliegenden Bericht im Sinne des § 28 Absatz 1, Absatz 4 und Absatz 6 UAG dem Landtag des Landes Brandenburg zu erstatten.

Da es nicht zu einem einvernehmlichen Bericht gekommen ist, waren gemäß § 28 Absatz 3 UAG die Sondervoten der AfD-Fraktion und der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER in der Drucksache mitaufzunehmen.

Die Verhandlung dieses Berichtes im Plenum des Landtages Brandenburg ist für den 20. Juni 2024 vorgesehen.

Hierzu fasste der Untersuchungsausschuss folgende Beschlüsse:

Beschluss

Veröffentlichung in der Parlamentsdokumentation

Die festgestellten Teile des Berichtes werden als Landtagsdrucksache veröffentlicht.¹⁴⁶

Beschluss

Vorlage des Berichtes an das Plenum

Die festgestellten Teile des Berichtes werden dem Landtag Brandenburg mit folgender Beschlussempfehlung vorgelegt:

Der Bericht des 2. Untersuchungsausschusses der 7. Wahlperiode gemäß Artikel 72 Absatz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg in Verbindung mit § 28 Absatz 1 des Untersuchungsausschussgesetzes wiederum verbunden mit § 28 Absatz 6 des Untersuchungsausschussgesetzes wird zur Kenntnis genommen.¹⁴⁷

¹⁴⁶ Beschluss 7-2/20/164.

¹⁴⁷ Beschluss 7-2/20/165.

2. Abschnitt: Untersuchungsergebnisse

A. Themenkomplex: Flugrouten und Schallschutz

Insgesamt hat der Untersuchungsausschuss zu Fragen zum Themenkomplex Flugrouten und Schallschutz 26 Zeuginnen und Zeugen in 12 Sitzungen vernommen.

Sitzung	Name	Funktion	Vernehmungsthema
6	Patrick Strogies	Fluglärmschutzbeauftragter	zur Datengrundlage, Informationsbeschaffung und Strategieentwicklung der Landesregierung
6 und 9	S.	Schallschutzberaterin	zur Datengrundlage, Informationsbeschaffung und Strategieentwicklung der Landesregierung
6	B.	Schallschutzberaterin	zur Datengrundlage, Informationsbeschaffung und Strategieentwicklung der Landesregierung
7	Michael Halberstadt	Geschäftsführer Personal der FBB GmbH	zur Datengrundlage, Informationsbeschaffung und Strategieentwicklung der Landesregierung
7	Ralf Wagner	Leiter Schallschutz und Umwelt der FBB GmbH	zur Tätigkeit als Abteilungsleiter und Bereichsleiter Schallschutz bei der FBB
8	Carsten Diekmann	Leiter der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	zur Tätigkeit als Leiter der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg und Abteilungsleiter im Landesamt für Bauen und Verkehr
8	Matthias Platzeck	Ministerpräsident a. D.	zur Tätigkeit als ehemaliger Umweltminister und als ehemaliger Ministerpräsident des Landes Brandenburg über alle im Zusammenhang mit Flugrouten, Schallschutzprogrammen, Kosten für Schallschutz, Arbeitsanweisungen an Gutachter, Interessenkollisionen durch Doppelfunktionen, Umsetzung von Gerichtsurteilen, Weisungen an die FBB zum Schallschutz stehenden Vorgänge
8	Rainer Bretschneider	Staatssekretär a. D.	zur Datengrundlage, Informationsbeschaffung und Strategieentwicklung der Landesregierung
9	Rosemarie Meichsner	ehemalige Leiterin Umlandarbeit / Umlandbeauftragte der FBB GmbH	zur Tätigkeit als Leiterin Umlandarbeit / Umlandbeauftragte bei der FBB

Themenkomplex: Flugrouten und Schallschutz
Untersuchungsergebnisse

9	Kai Johannsen	Leiter Immissionsschutz der FBB GmbH	als Leiter Immissionsschutz bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)
9	Carl Ahlgrimm	ehemaliger Vorsitzender der Fluglärmkommission	als Vorsitzenden der Fluglärmkommission (FLK) und stellvertretenden Vorsitzenden des Dialogforums sowie Leiter der AG I im Dialogforum BER
9	Bernd Habermann	ehemaliger Vorsitzender der Fluglärmkommission	als Vorsitzender der Fluglärmkommission (FLK)
10	Andreas Schories	damaliger Projektleiter und Sachverständiger der Firma Sprengnetter Property Valuation Finance GmbH	als damaliger Projektleiter und Sachverständiger der Firma Sprengnetter Property Valuation Finance GmbH
10	Dietlind Biesterfeld	Beigeordnete des Landkreises Teltow-Fläming	als Beigeordnete des Landkreises Teltow-Fläming und zuständige Leiterin der Schallschutzberaterinnen und des Fluglärmschutzbeauftragten des Landkreises Teltow-Fläming
10 und 11	Jörg Vogelsänger	ehemaliger Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft sowie ehemaligen Minister für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg	als ehemaliger Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft sowie Minister für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
12	Christine Dorn	Mitglied der Fluglärmkommission (FLK), Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und Vertreterin der vom Fluglärm Betroffenen	als Mitglied der Fluglärmkommission (FLK), Mitglied der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreterin der vom Fluglärm Betroffenen
12	Christian Görke	ehemaliger Finanzminister des Landes Brandenburg	als ehemaliger Finanzminister des Landes Brandenburg

13	Heike Fölster	ehemalige Geschäftsführerin der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit als Geschäftsführerin der FBB
13	Engelbert Lütke-Daldrup	ehemaliger Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit als Geschäftsführer der FBB
13	Wolfgang Fried	ehemaliger Leiter der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	über die Tätigkeit als Abteilungsleiter, Leiter der LuBB
15 und 16	Johannes Werner	Referatsleiter im Ministerium der Finanzen und für Europa	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
16	Hartmut Mehdorn	ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
17	Horst Michael Amann	ehemaliger Technischer Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
17	Rainer Schwarz	ehemaliger Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	Auskunft über die Tätigkeit als Geschäftsführer der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB GmbH)
17	Thomas Seidel	ehemaliger Leiter der Flughafenkoordinierung in der Staatskanzlei des Landes Brandenburg	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung zur Datengrundlage, Informationsbeschaffung und Strategieentwicklung der Landesregierung

Themenkomplex: Flugrouten und Schallschutz
Untersuchungsergebnisse

18	Siri Schlitte	ehemalige Beschäftigte im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	zur Auskunft über das von Frau Dorn geschilderte Gespräch im Zuge einer Sitzung der Schallschutz AG und den Inhalt der von Frau Dorn Frau Siri Schlitte zugeschriebenen Aussage
-----------	---------------	--	---

Tabelle 14: Übersicht der zum Themenkomplex Flugrouten und Schallschutz vernommenen Zeuginnen und Zeugen.

I. Vorbemerkung

Der Themenkomplex *Flugrouten und Schallschutz* bildete den Kernbereich der inhaltlichen Arbeit des Untersuchungsausschusses. Die Beweisaufnahme durch Zeugenvernehmungen begann mit einer exklusiven Bearbeitung dieses Themenkomplexes und, obgleich weitere Themenkomplexe Einzug in die Arbeit des Untersuchungsausschusses fanden, blieben Flugrouten und Schallschutz bis zum letzten Beweiserhebungstermin relevant.

Der Inhalt des Themenkomplexes *Flugrouten und Schallschutz* wurde im Folgenden in fünf Kapitel unterteilt: In den aktiven Schallschutz sowie den passiven Schallschutz im Hinblick auf Planung, die Kosten und Finanzierung, die gutachterliche Evaluation und den Bericht des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik. Die Kapitel beginnen regelmäßig mit einer Einleitung in den jeweiligen Sachverhalt. Danach werden diverse Schwerpunkte innerhalb der Fragestellung abgebildet und beleuchtet. Ein Fokus liegt hierbei auf den durch den Untersuchungsausschuss erlangten Zeugenaussagen.

Ein Flughafen ist ein Lärmemittent. Aktiver und passiver Schallschutz sind zwei verschiedene Ansätze um mit den Lärmemissionen umzugehen. Der aktive Lärmschutz setzt dabei an der Entstehungsquelle an. Durch angepasste Flugrouten, die Beschränkung von Flugzeiten und anderen Maßnahmen, soll der Schallpegel, der vom Flughafen und den Flugzeugen ausgeht, gesenkt werden. Der passive Lärmschutz setzt wiederum dort an, wo der Schall auf Menschen einwirkt. Durch bauliche Maßnahmen an Gebäuden in den betroffenen Siedlungsgebieten soll der Schallpegel in Wohnräumen verringert werden. Je nach Exponierung erfolgt eine Einteilung in Nachtschutzgebiet, Tagschutzgebiet, das Gebiet für die Außenwohnbereichsentschädigung und das Gebiet für die Übernahmeanspruchsentschädigung. Die konkreten Maßnahmen oder Entschädigungen erfolgen nach einer gutachterlichen Evaluierung.

II. Aktiver Schallschutz

Im folgenden Kapitel wird dargelegt, wie das Verfahren zur Festlegung von Flugrouten geregelt ist und wann und weshalb die Flugrouten am Flughafen Berlin Brandenburg zu bestimmten Zeitpunkten dementsprechend festgelegt wurden. Zudem wird beleuchtet, wie sich diese Festlegungen auf die Anwohner im Umfeld des Flughafens ausgewirkt haben. Im Besonderen werden hier die Fragen 131 bis 140 des Einsetzungsbeschlusses beantwortet.

Einleitung

Flugverfahren sind standardisierte Regelungen für die Abwicklung des Luftverkehrs, insbesondere bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle. Flugverfahren, auch bekannt als Flugrouten, werden vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) auf der Grundlage von Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) durch Rechtsverordnung festgelegt. Rechtsgrundlage hierfür bildet § 32 Absatz 4 Nr. 8, Absatz 4c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit § 33 Absatz 2 Luftverkehrsordnung (LuftVO). Die Flugverfahren werden zur Inbetriebnahme eines Flughafens verbindlich festgelegt und können jederzeit geändert werden, etwa aus Sicherheits- oder Lärmschutzgründen. Sie dienen sowohl dem Nachweis der Anbindungsfähigkeit des Flughafenstandorts im Planfeststellungsverfahren als auch der Ermittlung von Lärmschutzzonen. Nach ihrer Inbetriebnahme werden die Flugverfahren regelmäßig auf ihr Optimierungspotenzial überprüft. Dabei werden Erkenntnisse aus der tatsächlichen Flugpraxis sowie neue technische Entwicklungen genutzt. Wenn Anpassungen oder Änderungen erforderlich sind, wird der Prozess der Flugverfahrensfestlegung neu angestoßen.

Flugverfahren geben den möglichen Verlauf sämtlicher An- und Abflüge vor und bilden die Mitte eines Korridors ab, innerhalb dessen sich Flugzeuge bewegen dürfen. Sie umfassen Festlegungen zu Flugwegen, Flughöhen und Meldepunkten und richten sich an die Piloten. Flugverfahren entlasten den Sprechfunkverkehr zwischen Pilot und Fluglotse und erleichtern die sichere und geordnete Abwicklung des Luftverkehrs. Sie ermöglichen auch bei unvorhergesehenen Ereignissen, wie dem Verlust des Funkkontakts, einen sicheren Weiterflug ohne Anweisung durch einen Fluglotsen.

Flugverfahren werden in Luftfahrtskarten als Ideallinie dargestellt, können aber aufgrund der unterschiedlichen technischen Ausstattung, Flugeigenschaften und äußeren Einflüssen nicht exakt eingehalten werden. Flugverfahren ergänzen und erleichtern die Flugverkehrskontrolle, ersetzen sie jedoch nicht. Die Fluglotsen können von den Flugverfahren abweichen und die Bewegungen der Luftfahrzeuge unabhängig davon leiten, solange die Mindestflughöhe eingehalten wird. Es kann daher auch außerhalb von Flugverfahren zu Überflügen kommen.

Die Entscheidung über die Einführung des Flugbetriebs trifft die Landesluftfahrtbehörde nach Öffentlichkeitsbeteiligung und Prüfung der Umweltauswirkungen. Die Betriebsgenehmigung des Flugplatzes und die Festlegung der Flugverfahren durch das BAF legen den Rahmen dafür fest. Dabei werden sowohl das Ziel einer sicheren und geordneten Abwicklung des Luftverkehrs als auch Umwelt- und Lärmschutzaspekte berücksichtigt. Die DFS und das BAF werden dabei von Fluglärmkommissionen beraten, die aus Vertretern von betroffenen Gemeinden, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Fluggesellschaften, dem Flugplatzbetreiber und Landesbehörden bestehen.

1. Flugverfahren im Zeitverlauf

Während der Erarbeitung des Planfeststellungsantrags für den Bau des Großflughafens erstellte die Flughafengesellschaft (BBF GmbH) eine grobe Flugroutenplanung. Die Planungsarbeiten für den BER wurden 1998 von der eigens dafür gegründeten Tochtergesellschaft Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) durchgeführt. Im Rahmen der Vorbereitung des Antrags wurde eine "Flugverfahren"-Planungsgruppe gebildet, bestehend aus Vertretern der PPS GmbH, der DFS, des Bundesverkehrsministeriums und des MSWV (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) Brandenburg.¹⁴⁸

Die vorläufige Planung der Flugrouten machte zunächst keine Aussage darüber, ob der unabhängige Parallelbetrieb beider Start- und Landebahnen gewährleistet würde. Bei einer Besprechung der Planungsgruppe "Flugverfahren" wiesen Vertreter der DFS darauf hin, dass der geplante Abstand und die Versetzung zwischen den Bahnen zu Einschränkungen beim Parallelbetrieb führen könnten. Um eine Lageoptimierung der neuen Südbahn zu ermöglichen, beschloss die Arbeitsgruppe, dass die DFS die Auswirkungen des Abstands und der Versetzung auf die Flugbewegungskapazität des Zweibahnsystems prüfen sollte. Das Ergebnis dieser Prüfung wurde in einem Schreiben der DFS vom 20. August 1998 an das MSWV Brandenburg zusammengefasst. Demnach hätten der geplante Abstand und die Versetzung keinen negativen Einfluss auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung des Flugverkehrs gehabt. Das Schreiben enthielt jedoch auch den Hinweis, dass die gleichzeitige unabhängige Durchführung von Instrumentenflug-Abflügen von beiden Bahnen eine Abweichung der Abflugkurse um mindestens 15° erforderte. Ebenso müssten die Abflugkurse um mindestens 30° von den Fehlanflugkursen der jeweils anderen Bahn abweichen. Da diese Präzisierungen nicht in der vorhandenen groben Planung für zukünftige Instrumentenflug-Abflugverfahren berücksichtigt wurden, sollte ein entsprechender Toleranzbereich bei der weiteren Verwendung dieser Unterlagen beachtet werden. Diese Vorgaben basieren auf den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO).¹⁴⁹

Der Prüfungsmaßstab für die DFS-Stellungnahme bestand darin, lediglich nachzuweisen, ob ein Standort aus ihrer Sicht an das Luftstraßensystem angeschlossen werden kann und somit für den Bau eines internationalen Flughafens geeignet ist. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens für das Planfeststellungsverfahren wurde die DFS als Trägerin öffentlicher Belange

¹⁴⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 165.

¹⁴⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 168.

um eine Stellungnahme gebeten. In ihrer Stellungnahme wies sie erneut auf die Sicherheitsanforderungen hin, die ein Abknicken der Abflugrouten um 15° bei unabhängigem Parallelbetrieb erfordern. Diese Stellungnahme unterscheidet sich inhaltlich nicht von der Stellungnahme, die die DFS bereits in einem Schreiben vom 20. August 1998 abgegeben hatte.¹⁵⁰

In der Erwiderung auf die DFS-Stellungnahme vertrat die Flughafengesellschaft die Position, dass die Sicherheitsanforderungen der ICAO sowohl durch die genannten Kursdifferenzen als auch durch alternative Bahnnutzungskonzepte oder zeitliche Staffelung gewährleistet werden könnten.

Hierzu führte die Zeugin Dorn aus:

Zeugin Christine Dorn: „Und die Antwort des Vorhabenträgers Flughafen war, dass man das wisse, dass man den zeitgleichen Abflug aber nur ganz selten - und später wurde präzisiert: in zwei Spitzenstunden - am Tag benötigen würde. Genau das ist natürlich von den Klägeranwälten, von den Betroffenenanwälten vom Bundesverwaltungsgericht ins Feld geführt worden. Das Bundesverwaltungsgericht hat aber dazu entschieden, dass das aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, weil es ja nicht realistisch sei, von vornherein festzulegen, dass es tatsächlich nur die zwei Stunden sind, und die Flughafengesellschaft müsse die Flexibilität haben, jederzeit darauf zuzugreifen. Deshalb müssen Flugrouten entwickelt werden, die das immer machen.“¹⁵¹

Es steht fest, dass die PPS GmbH aus Zeit- und Kostenersparnisgründen versuchte, eine Neuplanung der An- und Abflugrouten unter Berücksichtigung des Abknickwinkels im Rahmen des Planfeststellungsantrags zu vermeiden. Sie äußerte ihre Ablehnung nicht nur gegenüber der DFS, sondern auch gegenüber dem Bundesverkehrsministerium. Eine Einflussnahme durch das Bundesverkehrsministerium oder das MSWV Brandenburg auf die DFS, um eine Stellungnahme im Sinne der PPS GmbH zu erreichen, ließ sich nicht belegen.¹⁵²

Im Planfeststellungsantrag der Flughafengesellschaft wird deutlich, dass der Parallelfugbetrieb nicht nur als Option für die Zukunft gesehen wurde, sondern bereits ab der Eröffnung des Flughafens aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens fest eingeplant war.¹⁵³

¹⁵⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 167, 175.

¹⁵¹ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 75.

¹⁵² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 174, 175.

¹⁵³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 178.

Im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 wurde vom MSWV Brandenburg erklärt, dass die Errichtung eines eigenständig nutzbaren Parallelbahnsystems ein wesentlicher Grund für die Modernisierung des Flughafens sei. In Bezug auf die An- und Abflugverfahren wurde im Planfeststellungsbeschluss darauf hingewiesen, dass diese nicht Teil des Genehmigungsverfahrens seien und durch das Luftfahrt-Bundesamt mittels einer Rechtsverordnung festgelegt würden.¹⁵⁴

So stellte auch der Zeuge Habermann klar:

Zeuge Bernd Habermann: „Die Festlegung der Flugrouten gehört nicht zum Planfeststellungsverfahren, gehört nicht zum Planfeststellungsbeschluss und damit auch nicht zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes. Die Flugrouten sollten in einem gesonderten Verfahren ermittelt werden. Dieses Verfahren wurde zum ersten Mal abgeschlossen im September 2010, oder, sagen wir mal, da lagen die ersten Flugroutenergebnisse der Deutschen Flugsicherung vor, die uns auch vorgestellt wurden.“¹⁵⁵

Der Zeuge Fried erinnerte:

Zeuge Wolfgang Fried: „Also, ich kann nur allgemein sagen zu Ihrer Frage, dass es Umplanungen gab, die auch, sage ich mal, im Verfahren her in der Öffentlichkeit waren. Das war allgemein bekannt. Die Praxis war ja die, dass in der Planfeststellung sozusagen bestimmte Flugrouten, An- und Abflugwege standardmäßig zugrunde gelegt wurden. Das war auch bezüglich des BER so im Planstafeststellungsverfahren und dass die endgültige - so war die Intention - Festlegung der Flugrouten zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden sollte. Das hatte der Planfeststellungsbeschluss auch so vorgesehen.“¹⁵⁶

Diese Vorgehensweise entsprach auch der üblichen Praxis. Denn um eine Einpassung des Flughafens in die gesamte Luftraumstruktur zu gewährleisten, kann die Planfeststellungsbehörde keine Flugrouten selbst planfeststellen.

Zeuge Wolfgang Fried: „Zu der Zeit, als der Planfeststellungsbeschluss erlassen wurde, also 2004, da war es noch so, dass an allen Flughäfen immer Standardverfahren - auf gut Deutsch gesagt: An- und Abflug - zugrunde gelegt wurden, und die endgültigen Flugrouten wurden erst mit der Inbetriebnahme festgesetzt. Also, das Argument, das so

¹⁵⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 176.

¹⁵⁵ Habermann, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 143.

¹⁵⁶ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 102.

zu machen, war ganz einfach: Die Flugsicherung hat gesagt: Na ja, wir müssen alles in den großen Luftraum einpassen, und solche Verfahren, die dauern über Jahre. Also nehmen wir unsere Standardverfahren und gucken dann nachher, was man machen kann und wie es am Ende aussieht. [...]

So nach und nach hat sich das Ganze aber gewandelt. Man stand aber immer vor dem Dilemma, dass die Planfeststellungsbehörde keine Flugrouten planfeststellen darf, weil das dazu geführt hätte, dass die Luftraumstruktur, also verschiedene Flughäfen, die womöglich noch dicht zusammenliegen, völlig unflexibel geworden wäre. So hat sich dann eben mehr und mehr die Praxis nach der Planfeststellung herausgebildet, [...] Es ist aber dann, insbesondere nach 2000, immer mehr die Rechtsprechung dazu übergegangen und hat dem BAF als hoheitlich Handelndem auferlegt, eine Beteiligung von Betroffenen herbeizuführen. Und das ist eben über die Fluglärnkommision gelaufen.“¹⁵⁷

Weiter erklärte das MSWV Brandenburg, dass die für das Datenerfassungssystem verwendeten Flugrouten eine „*durchaus plausible und auch hinreichend konkrete Grundlage für die Ermittlung der Auswirkungen des Ausbauvorhabens*“ bildeten. Das MSWV Brandenburg legte auch die Schutz- und Entschädigungsgebiete auf der Grundlage dieser Flugrouten fest. Wenn sich die An- und Abflugverfahren änderten, behielt sich das MSWV Brandenburg vor, die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu festzulegen, sofern sich der Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Stellen, an denen sich die Flugrouten mit den An- und Abflugstrecken kreuzen, um mehr als 2 dB(A) änderte.¹⁵⁸

Der Zeuge Wagner führte zur Grobplanung und den daraus resultierenden Schutz- und Entschädigungsgebieten aus:

Zeuge Ralf Wagner: „Ursprünglich ging die Planfeststellung vom sogenannten Geradeausflug aus. Das war die damalige planerische Grundlage im Jahre 2004, dass man gesagt hat: Okay, man hat keine konkreten Flugrouten; deswegen geht man erst mal davon aus: Die fliegen alle geradeaus; also, sie landen und starten geradeaus. - Und auf der Grundlage wurden die Schutzgebiete ermittelt. [...] Da kam im Prinzip ein Schutzgebiet heraus [...], das war so mehr oder weniger rotationssymmetrisch, weil die Bahn ja auch parallel war. Es war nur ein bisschen verschoben, weil sie versetzt sind. Das galt bis 2011 bzw. bis zum 26. Januar war es, glaube ich, 2012.“¹⁵⁹

¹⁵⁷ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 111.

¹⁵⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 176.

¹⁵⁹ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 80.

Am 6. September 2010 präsentierte die DFS der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld den Entwurf der Flugroutenplanung. Der Plan sah vor, dass Flugzeuge, die von der Nordbahn starten, in Richtung Westen um mehr als 15° abknicken und dabei Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow überfliegen. Die Abflüge von der Südbahn sollten in beiden Betriebsrichtungen um etwa 15° nach Süden abknicken.¹⁶⁰

Anders als vom Zeugen Wagner geäußert, handelte es sich nicht um eine neue Flugroutenplanung. Vielmehr hatte die DSF diese Flugrouten, im Winkel um mehr als 15° abknickend, bereits im Planfeststellungsverfahren mitgeteilt und darauf hingewiesen, dass ein Parallelflugbetrieb ohne Abknicken nicht möglich ist.

Nach weiteren Diskussionen in der Fluglärmkommission präsentierte die DFS am 4. Juli 2011 die Entscheidungen, die sie basierend auf den Vorschlägen der Kommissionsmitglieder getroffen hatte. Diese Entscheidungen wurden Teil des Antrags an das BAF. Das BAF legte die Flugverfahren schließlich mit einer Verordnung vom 10. Februar 2012 fest.¹⁶¹

Weiter führte der Zeuge Wagner zur Festlegung der Flugverfahren durch das BAF und den Umgang des Flughafens und der Landesregierung mit ihnen aus:

Zeuge Ralf Wagner: „Da gab es nämlich die Festlegung per Verordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach langer, langer Diskussion in der Öffentlichkeit und Fluglärmkommission usw., und viel Streit, auch berechtigter Unzufriedenheit, dass man ein neues Routensystem einführt, was im Prinzip das abbildet, was die Flugsicherung als unabänderlich festgelegt hat. Man wollte die Bahnen unabhängig betreiben, was bedeutet: Sobald ein Flieger startet, muss er zur Parallelbahn mindestens 15 Grad abknicken, sonst kann man die Bahnen nicht unabhängig voneinander betreiben.“

Und diese Flugrouten wurden zunächst - und das ist wieder ein Detail vielleicht, aber es ist nicht unwichtig, zu wissen - so berücksichtigt auf Grundlage einer Prozessklärung aus dem Planergänzungsverfahren und dem Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht, wo gesagt wurde: Wir haben bisher nur die Geradeausflugrouten berücksichtigt, wir werden aber mit abknickenden in Betrieb gehen. Also erklären wir vor Ge-

¹⁶⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 176, 177.

¹⁶¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 176, 177.

richt - wir: Flughafen und die Landesregierung -: Wir werden mit einem Prognosehorizont 2015 diese abknickenden Routen berücksichtigen. - Und da gab es so kleine Ausbeulungen im Südosten und im Südwesten, aber wirklich nur kleine.“¹⁶²

Der Zeuge Habermann kritisierte hingegen eine nur unzureichende Berechnung der Flugverfahren, weil die DFS lediglich auf das Computersystem namens NIROS (Noise Impact Reduction and Optimisation System) zurückgreife. Er wies darüber hinaus auf eine einmalige Situation durch die Besiedlung am Standort hin:

Zeuge Bernd Habermann: „Und das Berechnen der Flugrouten ist ja ein sehr aufwendiges Verfahren. Und ich muss sagen: Das ist bis heute nicht richtig durchgeführt, weil die Deutsche Flugsicherung für das Verfahren nur das NIROS-Verfahren verwendet hat, das nur die Abflüge berücksichtigt. Aber auch bei den Abflügen wurden keine Überlappungen von verschiedenen Sites, also die Ziele, Destinationen, wo am Anfang die Flugzeuge in eine Richtung fliegen, und der nächste Flieger fliegt wieder woandershin- - Und das ist ja ein Gewirr von Flugrouten. Aber die Ortschaften unmittelbar am Flughafen, die werden von allen überflogen, und zwar sowohl mit einer Mehrfachbelastung durch verschiedene Destinate als auch eine Doppelbelastung durch An- und Abflüge. Das, was hier in Schönefeld passiert, ist einmalig in Deutschland. Es gibt bei keinem Flughafen in Deutschland die Situation, dass ein Ort im Landeanflug und beim Start überflogen wird. Das gibt es nur in Schönefeld. Dieses Siedlungsband um den Flughafen auf beiden Seiten, das führt eben dazu, dass hier eine Lärmbelastung von den Gemeinden oder in den Gemeinden vorliegt, die man eigentlich gar nicht ohne Regelungen, ohne Betriebsregelungen, ohne Regelungen des Flugbetriebs hier vernünftig lösen kann.“¹⁶³

Die Ausführungen des Zeugen Habermann hat der Untersuchungsausschuss nicht weiterverfolgt.

Für die Eröffnung des Flughafens wurden die Flugverfahren der 247. Durchführungsverordnung mit Wirkung zum 4. November 2020 aktualisiert und angepasst. Die grundlegenden Verläufe der Flugverfahren blieben jedoch unverändert. In zwischenzeitlich geführten Klageverfahren, wurden die Flugverfahren weitgehend gerichtlich bestätigt. Die Anpassungen waren erforderlich, da das Terminal des Flughafens Berlin-Schönefeld weiter genutzt werden sollte. Dadurch mussten beide Start- und Landebahnen für Flüge aus allen Himmelsrichtungen angebunden werden.

¹⁶² Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 80.

¹⁶³ Habermann, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 147.

Die lang und intensiv diskutierte Änderung der Abflugverfahren in westlicher Richtung von der Nordbahn in der Nacht, bekannt als "Nordumfliegung Blankenfelde-Mahlow", wurde nicht umgesetzt.

Ein Antrag der Fraktion BVB / FREIE WÄHLER vom 29. April 2020 – Drucksache 7/1124 Neudruck – im Brandenburger Landtag mit dem Ziel, die Landesregierung aufzufordern, auf die BAF einzuwirken, wurde abgelehnt.

Dazu hieß es:

„Das Land hat im gesamten Verfahren kein Mitspracherecht.“¹⁶⁴

¹⁶⁴ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 7/14 (Sondersitzung) vom 7. Mai 2020, Seite 69.

2. Exkurs „Nordumfliegung Blankenfelde-Mahlow“

Bereits im Jahr 2012 hat die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow erstmals vor dem Oberverwaltungsgericht gegen die vom Bundesamt für Flugsicherung (BAF) für den Flughafen BER festgelegten Abflugverfahren von der Piste „25R“ in westlicher Richtung geklagt. Diese Verfahren sahen ursprünglich einen geraden Abflug vor, bei dem die Flugzeuge den Ortsteil Mahlow von Blankenfelde-Mahlow auf der verlängerten Pistenachse überfliegen würden. Bei der Planung wurden auch alternative Flugverfahren in Betracht gezogen, bei denen die Gemeinde nördlich umflogen worden wäre (sogenannte "Nordumfliegung"). Aufgrund der damals vorhandenen Berechnungen erwiesen sich diese jedoch nicht eindeutig als lärmschonender und es bestanden technische Schwierigkeiten und Risiken für den Flugverkehr. Aufgrund dieser Abwägung votierte das BAF gegen diese Verfahren.

Daraufhin entschied das Oberverwaltungsgericht (OVG) Berlin-Brandenburg mit Urteil vom 19. September 2013, dass die 247. Durchführungsverordnung (DVO) zur Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der seinerzeit gültigen Fassung für die 2012 festgelegten Abflugverfahren von der Nordpiste in westlicher Richtung aufgrund der seinerzeit vorgenommenen Abwägung rechtswidrig gewesen sei, soweit dort die Abflugverfahren für die Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) festgelegt gewesen seien.

„Die in der 247. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung in der derzeitigen gültigen Fassung der 2. Änderungsverordnung vom 13. November 2012 festgelegten Abflugverfahren von der Startbahn 25 R [...] sind für den Tagzeitraum rechtmäßig. Lediglich bei Benutzung in die [sic] Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) sind sie rechtswidrig und verletzen die Klägerin in ihren Rechten.“¹⁶⁵

Das BAF musste daher eine erneute Abwägung zwischen der Bestandsroute (Geradeausabflug) und verschiedenen Varianten einer Nordumfliegung von Blankenfelde-Mahlow vornehmen.

Das BAF hat die Planungsunterlagen der Deutschen Flugsicherung (DFS) geprüft. Die DFS hat ihre Planunterlagen nach mehreren Ergänzungen vervollständigt. Diese Unterlagen enthalten nun ausführliche Informationen über die betroffenen Gebiete und die verschiedenen Flugverfahrensalternativen für die Nordumfliegung von Blankenfelde-Mahlow während der Nachtstunden. Die Beratung durch die Kommission nach § 32b Absatz 1 und Absatz 3 LuftVG (Luftverkehrsgesetz) zur Abwehr des Fluglärms ist ordnungsgemäß erfolgt.¹⁶⁶

¹⁶⁵ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 19.09.2013 - OVG 11 A 4.13 Rn. 30.

¹⁶⁶ Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg (BER) Abflugverfahren von der Nordpiste in Betriebsrichtung 25 in der Nacht, Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Langen, den 15.06.2020, Seite 8.

Das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) informierte die Fluglärmkommission (FLK) in ihrer 102. Sitzung am 9. März 2020 über den aktuellen Stand der Abwägungen bezüglich der Neufestlegung der Abflugverfahren von der Nordpiste. Dabei wurden auch aktualisierte Daten und Berechnungen vorgelegt. Besonders wurde über die Argumente für einen Geradeausabflug diskutiert. Die FLK wurde um eine erneute Beratung und um eine Stellungnahme gebeten. Allerdings hat die Kommission in ihrer Sitzung am 28. September 2020 keinen Vorschlag beschlossen und auch keine Stellungnahme abgegeben.¹⁶⁷

Das Benehmen mit dem Umweltbundesamt (UBA) wurde gemäß § 32 Absatz 4c Satz 2 LuftVG hergestellt. Das UBA hat jedoch keine eindeutige Präferenz für eine der Nordumfliegungsvarianten oder die Bestandsroute ausgesprochen.¹⁶⁸

Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz hat die gemäß § 46 Absatz 1 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO Bund) erforderliche Rechtsförmlichkeitsprüfung durchgeführt und keine Bedenken gegen den Entwurf der Ablöseverordnung geäußert.¹⁶⁹

Die Entscheidungsgrundlagen der Abwägung für die Flugverfahren besteht in der Gewährleistung der Luftverkehrssicherheit und der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung im Einklang mit den Kriterien des ICAO Doc. 8168. Gleichzeitig müssen die Flugverfahren das Planungsziel rechtfertigen, welches darin besteht, Fluglärm nach § 29b Absatz 2 LuftVG zu vermeiden und dabei den Auftrag der Flugsicherung gemäß § 27c Absatz 1 LuftVG zu berücksichtigen. Hierbei sind die Schwellenwerte des Fluglärmschutzgesetzes für neue oder wesentlich erweiterte Flugplätze maßgeblich. Die Entscheidungsfindung basiert auf einer ordnungsgemäßen Abwägung der widerstreitenden Interessen und Belange. Hierbei hat das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) einen weiten Gestaltungsspielraum. Bei der Abwägung sind insbesondere die Anzahl der betroffenen Personen, die Lärmbelastungen, die flugbetrieblichen und flugsicherungsbetrieblichen Aspekte, die Stellungnahmen der Fluglärmkommission und des Umweltbundesamtes sowie das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg zu berücksichtigen. Die

¹⁶⁷ Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg (BER) Abflugverfahren von der Nordpiste in Betriebsrichtung 25 in der Nacht, Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Langen, den 15.06.2020, Seite 10.

¹⁶⁸ Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg (BER) Abflugverfahren von der Nordpiste in Betriebsrichtung 25 in der Nacht, Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Langen, den 15.06.2020, Seite 11.

¹⁶⁹ Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg (BER) Abflugverfahren von der Nordpiste in Betriebsrichtung 25 in der Nacht, Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Langen, den 15.06.2020, Seite 11.

genannten Punkte dienten als Grundlage für die Festlegung und Umsetzung der Flugverfahren.¹⁷⁰

Als vorrangiges Ziel berücksichtigte das BAF die Sicherheit des Luftverkehrs und verglich die Lärmbelastungen der verschiedenen Alternativen anhand von NIROS-Berechnungen. Dabei stellte es fest, dass keine der Alternativen zu unzumutbarem Fluglärm geführt hätte, sondern es sich um einen Verteilungsfall gehandelt habe. Das BAF entschied sich daher für die Bestandsroute, weil sie außerdem keine Neubelastungen verursacht, die Doppelbelastung vermieden und betriebliche Vorteile geboten hätten.

Insbesondere folgende Aspekte waren ausschlaggebend: Die DFS hatte ihre ursprünglichen flugbetrieblichen Bedenken gegen die Nordumfliegung von Blankenfelde-Mahlow aufgegeben, da sie nunmehr von einer höheren Spurtreue und einer geringeren Gefahr von Konflikten mit der Südpiste ausging. Die Nordumfliegung sei jedoch fliegerisch und flugsicherungs-betrieblich immer noch sehr anspruchsvoll und führe zu einer erhöhten Komplexität sowie einer längeren Flugstrecke und damit einem höheren Treibstoffverbrauch. Es gebe keine Abwägungsdirektive aus § 29b Absatz 2 LuftVG, die eine Nordumfliegung zwingend vorschreiben würde, da es sich um einen Verteilungsfall handele, bei dem alle Alternativen unzumutbaren Fluglärm verursachten. Die Lärmberechnungen zeigten, dass die Nordumfliegung zwar zu einer Entlastung in den höheren Pegelbändern führe, aber auch zu einer Zunahme der Betroffenen in den mittleren Pegelbändern. Varianten der Nordumfliegung führten zudem zu vermeidbaren Neubelastungen in Gebieten, die bisher nicht vom Fluglärm betroffen seien, wie z. B. Großbeeren und Diedersdorf. Andere Varianten der Nordumfliegung führten zu vermeidbaren Neubelastungen insbesondere in Teltow und Stahnsdorf. Demgegenüber sei die Nordpiste des BER derzeit schon als Start- und Landepiste des Flughafens Berlin-Schönefeld in Betrieb, wobei An- und Abflugverfahren im Nahbereich auf der Verlängerung der Piste über Blankenfelde-Mahlow geführt würden. Dort würden sich zumindest keine Neubetroffenheiten ergeben, auch wenn mit einer Erhöhung der Fluglärmbelastung durch eine Steigerung der Flugbewegungszahlen nach Eröffnung des BER zu rechnen sei. Zudem verfehle eine Nordumfliegung das Ziel, zumindest in der Nacht eine Doppelbelastung der Bevölkerung von Blankenfelde-Mahlow durch An- und Abflüge zu vermeiden, in wesentlichen Teilen. Denn in der Gesamtbetrachtung der stattfindenden An- und Abflüge könne durch die Nordumfliegung eine Entlastung der in westlicher Verlängerung der Nordpiste wohnenden Bevölkerung nicht in vollem Umfang erreicht werden. Die Nordumfliegung erfordere zusätzlich die Festlegung einer Alternativroute für diejenigen Luftfahrzeuge, die die Anforderungen an den Steiggradi-

¹⁷⁰ Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg (BER) Abflugverfahren von der Nordpiste in Betriebsrichtung 25 in der Nacht, Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Langen, den 15.06.2020, Seite 12 ff.

enten oder die Navigationsausrüstung nicht erfüllen könnten, was zu einer weiteren Lärmbelastung führen würde. Die Auswirkungen von Direktfreigaben seien bei der Lärmberechnung nicht berücksichtigt worden, können aber zu einer Erhöhung der Lärmbelastung in bestimmten Gebieten führen, insbesondere bei der Nordumfliegung.¹⁷¹

Zusammenfassend hat das BAF entschieden, dass die geplanten Abflugverfahren nach Instrumentenflugregeln (IFR-Flugverfahren) für Abflüge von der Nordpiste in Richtung Westen (25R) in der Nacht durch Rechtsverordnung gemäß § 33 Absatz 2 LuftVO festzulegen sind. Nach Abwägung aller relevanten Belange gab das BAF somit erneut dem Geradeausflug den Vorzug. Es seien keine Alternativen gefunden worden, die die Anforderungen an eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs erfüllen und gleichzeitig die Fluglärmbelastung reduzieren würden. Insbesondere wurden praktische Probleme angeführt. Beispielsweise würden 10 % der Flugzeuge nicht die anspruchsvollen technischen Voraussetzungen zur Bewältigung der Nordumfliegung erfüllen. Zudem könnten Neubelastungen nicht ausgeschlossen werden. Stattdessen würde sogar eine Zunahme der Betroffenen in den mittleren Pegelbändern befürchtet. Auch würde eine Nordumfliegung das Ziel, zumindest in der Nacht eine Doppelbelastung der Bevölkerung von Blankenfelde-Mahlow durch An- und Abflüge zu vermeiden, in wesentlichen Teilen verfehlen. Gegen diese Festlegung von Flugverfahren wurde erneut Klage beim OVG Berlin-Brandenburg eingereicht.¹⁷²

¹⁷¹ Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg (BER) Abflugverfahren von der Nordpiste in Betriebsrichtung 25 in der Nacht, Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Langen, den 15.06.2020, Seiten 20-27.

¹⁷² Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 29. November 2022 - 6 A 15/21; Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat mittlerweile die Klage der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow und einer Anwohnerin gegen die vom BAF festgelegten Abflugrouten für den Flughafen Berlin-Brandenburg zurückgewiesen. Die Revision zum Bundesverwaltungsgericht wurde nicht zugelassen.

3. Betriebsbeschränkungen: Das Nachtflugverbot

Das Lärmschutzkonzept für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg umfasste sowohl allgemeine Ansätze als auch aktuelle Entwicklungen zur Reduzierung von Lärm. Es beinhaltete sowohl aktive als auch passive Schallschutzmaßnahmen. Unter den aktiven Schallschutzmaßnahmen sind alle flugbetrieblichen Regelungen (Betriebsbeschränkungen) wie zum Beispiel Nachtflugbeschränkungen zu verstehen.

Der Zeuge Ahlgrimm stellte den historischen Sachverhalt zum Nachtflug am Standort des BER knapp wie folgt dar:

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Wir alle wissen, dass dieses Planfeststellungsverfahren abgeschlossen wurde, dann beklagt wurde, und zwar erfolgreich beklagt wurde, weil zunächst für diesen Flughafenstandort im Planfeststellungsbeschluss ein 24-Stunden-Betrieb vorgesehen war. Da hat das Bundesverwaltungsgericht dann ganz klar gesagt: Das geht an diesem Standort nicht. Die Zeit von 0 Uhr bis 5 Uhr muss frei von regelmäßigem Flugbetrieb bleiben, und in der Zeit davor und danach müssen auch Einschränkungen letztendlich festgelegt werden. - Dazu hat sich dann allerdings das Bundesverwaltungsgericht nicht näher geäußert, wie diese Einschränkungen aussehen sollen. Das wurde dann im ergänzenden Planfeststellungsverfahren letztendlich festgelegt. Auch das wurde im Übrigen nochmal beklagt, aber hat dann in seiner Form letztendlich Bestand gehabt.“¹⁷³

a) Rechtsgang

Die Planfeststellungsbehörde wurde durch das Bundesverwaltungsgericht in den Parallelverfahren vom 16. März 2006 (Az.: 4A 1001.04, 4A 1073.04, 4A 1075.04, 4A 1078.04) verpflichtet, unter anderem über eine weitergehende Einschränkung des Nachtflugbetriebes in Abschnitt A II 5.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 erneut unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichtes zu entscheiden. Soweit der Planfeststellungsbeschluss den ausgesprochenen Verpflichtungen widersprach, wurde er aufgehoben.

Im Rahmen eines Planergänzungsverfahrens, welches auf den § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in Verbindung mit § 10 Absatz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gestützt wurde, erging eine neuerliche Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bezüglich einer Beschränkung des Nachtflugbetriebes am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld.

¹⁷³ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 99.

„Die Vorhabenträgerin Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH legte unter anderem ein Gutachten über den Bedarf von Flugbewegungen während der Nachtzeit (ARC-Gutachten) vor. Die Planfeststellungsbehörde ihrerseits holte bei der Intraplan Consult GmbH Gutachten zum nächtlichen Flugbetrieb ein, die die vorgelegten Gutachten der Vorhabenträgerin bewerteten und einen Abschlussbericht zum Nachtflugbedarf enthielten (Intraplan-Nachtfluggutachten). Die Planfeststellungsbehörde hat zunächst auf der Grundlage von Gutachten und Prognosen ermittelt, welcher Bedarf für Nachtflugverkehr besteht. Dabei wurde nach Verkehrssegmenten differenziert und die Nachtzeit in Zeitscheiben aufgeteilt. Im Planergänzungsbeschluss "Lärmschutz BBI zum Vorhaben Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld" vom 20. Oktober 2009 hat die Planfeststellungsbehörde den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss ergänzt und geändert, soweit es um den Flugbetrieb während der Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) ging. Dadurch sollten die Verpflichtungen aus den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 umgesetzt werden. Die Nachtflugregelung, die im Planergänzungsbeschluss getroffen wurde, sieht vor, dass die Nachtkernzeit von 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr grundsätzlich frei von Flugaktivitäten bleibt, während die Nachtrandstunden von 22:00 Uhr bis 23:30 Uhr und von 05:30 Uhr bis 06:00 Uhr weitgehend für den Flugbetrieb geöffnet sind. In der Nachtkernzeit sind nur besonders geregelte Flüge erlaubt. In den halben Stunden unmittelbar vor (23:30 Uhr bis 24:00 Uhr) und nach (05:00 Uhr bis 05:30 Uhr) der Nachtkernzeit sind großzügigere Ausnahmen vom Nachtflugverbot zugelassen.“¹⁷⁴

Im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009 heißt es zur Anzahl der prognostizierten nächtlichen Flugbewegungen:

„Die dem Antrag auf Planfeststellung zugrunde liegende Luftverkehrsprognose hat als Prognosehorizont im sog. Szenario 20XX auf das Jahr 2023 abgestellt. Unter der Voraussetzung, dass sich die aus der Prognose zum „Masterplan zur Entwicklung der Flughafenstruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb“ vom Dezember 2006 für den Zeitraum von 2008 bis 2020 ermittelte durchschnittliche Steigerungsrate von 2,6 % pro Jahr bis zum Jahr 2023 fortsetzt, ist in der Durchschnittsnacht des Jahres 2023 mit rund 77 Flugbewegungen zu rechnen. In der typischen Spitzennacht des Jahres 2023 (Szenario 20XX) ist dann von 103 Flugbewegungen auszugehen. Die Zahl von 77 nächtlichen Flugbewegungen ist geringer, als die Zahl, die den Lärmberechnungen für die Ausweisung des Nachtschutzgebietes im

¹⁷⁴ Bundesverfassungsgericht, Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 2. Juli 2018 - 1 BvR 612/12, Rn. 4-6.

Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 zugrunde lag. Seinerzeit wurde davon ausgegangen, dass in der Durchschnittsnacht annähernd 93 Flugbewegungen zu verzeichnen sind. Für die Lärmberechnungen im vorliegenden Planergänzungsverfahren hält die Planfeststellungsbehörde in Ansehung der Tatsache, dass allen Prognosen eine gewisse Unsicherheit zukommt und zugunsten der Lärmbetroffenen an den seinerzeit verwendeten Zahlen fest und sieht von einer Reduzierung auf 77 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht ab.¹⁷⁵

Gegen den erlassenen Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009 wandten sich Gemeinden im Umland des Flughafens Berlin-Schönefeld an das Bundesverwaltungsgericht. Dieses entschied, dass das Verfahren eingestellt wird, soweit die Beteiligten den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt haben und im Übrigen die Klagen abzuweisen.

Im Planergänzungsbeschluss habe die Planfeststellungsbehörde die Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts, wie sie im Urteil vom 16. März 2006 dargelegt wurde, berücksichtigt. Sie habe zu Recht den Bedarf für den genehmigten Nachtflugverkehr bestätigt und die Bedeutung sowie die Tragweite dieses Anliegens nicht missachtet. Was die Planfeststellungsbehörde in der Nacht zugelassen hätte, wäre von den Planungszielen für den Ausbau des Flughafens umfasst gewesen¹⁷⁶. Im Planergänzungsbeschluss wären auch die sachlichen Gründe, weshalb Flüge nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden könnten, plausibel dargelegt worden¹⁷⁷.

Die Lärmschutzbelange der Betroffenen seien angemessen ermittelt und von der Planfeststellungsbehörde nicht unterschätzt worden¹⁷⁸. Dies gelte insbesondere für die verwendete Flugroutenprognose. Was die Regelung des Nachtflugbetriebs betrifft, sei die erstellte Grobplanung der An- und Abflugrouten für den abhängigen Bahnbetrieb ausreichend gewesen, um die potenzielle Lärmwirkung auch bei unabhängigem Bahnbetrieb abzuschätzen¹⁷⁹.

Die Planfeststellungsbehörde habe eine angemessene Balance zwischen dem Verkehrsinteresse und dem Schutz vor Lärm hergestellt. Dies liege im Rahmen des Ermessensspielraums, der der Exekutive zustehe. Für die Kernzeit habe die Planfeststellungsbehörde die

¹⁷⁵ Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009, Seite 148.

¹⁷⁶ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4000.09, Rn. 80.

¹⁷⁷ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4000.09, Rn. 83.

¹⁷⁸ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4000.09, Rn. 149.

¹⁷⁹ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4000.09, Rn. 162.

Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts fehlerfrei umgesetzt und die Ausnahmen, die zugelassen worden seien, seien gerechtfertigt durch einen speziellen Bedarf in der Nacht. Dies gelte auch für das Segment kurz vor der Kernzeit. Die Ausnahmen minderten die Wirkung des Verbots für Starts und Landungen in der Kernzeit nicht signifikant. Die Regelung führe dazu, dass der Flugverkehr in der letzten halben Stunde vor der Kernzeit deutlich abnehme und nach ihrem Ende nur langsam wieder ansteige. Aus diesen Gründen seien die Ausnahmen durch ausreichend starke Gründe gerechtfertigt. Dies gelte auch für den Rest der Nachtzeit. Das Konzept der Planfeststellungsbehörde sehe vor, dass der Flugverkehr zwischen 22:00 Uhr und 24:00 Uhr insgesamt und ab 23:30 Uhr sogar deutlich abnehme, eine Lärmpause in der Kernzeit eintrete und der Verkehr ab 05:00 Uhr bis zum Beginn des Tages langsam wieder zunehme. Mit diesem zusätzlichen Schutz der Nachtruhe zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr sei es vertretbar, den Flugverkehr grundsätzlich bis 23:30 Uhr und ab 05:30 Uhr zuzulassen und die Lärmschutzinteressen der Anwohner weitgehend hinter dem Verkehrsinteresse des Flughafens zurücktreten zu lassen. Auch zwischen 22:00 Uhr und 23:30 Uhr und 05:30 Uhr und 06:00 Uhr dürfe die Nacht nicht zum Tag werden. Die Verhältnismäßigkeit werde nur gewahrt, wenn das Konzept des ab- und anschwellenden Flugverkehrs auch in diesen Zeitsegmenten beibehalten werde. Die Planfeststellungsbehörde habe sich im Planergänzungsbeschluss vorbehalten, nachträglich Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm festzulegen, zu ändern oder zu ergänzen. Dieser Vorbehalt habe eine Schutzwirkung für Dritte. Wie bereits im Urteil vom 16. März 2006 dargelegt, könne er auch für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes genutzt werden, bis hin zu einer teilweisen Aufhebung der Regelungen zum Flugbetrieb. Vor diesem Hintergrund sei es vertretbar gewesen, im Planergänzungsbeschluss auf eine weitergehende Beschränkung des Nachtflugbetriebs in der ersten Stunde der Nacht zu verzichten.¹⁸⁰

Das Bundesverwaltungsgericht hatte sich auch mit der Prognose der durchschnittlich 77 nächtlichen Flugbewegungen zu befassen.

„Der Beklagte hat sodann die Flugbewegungen in der Durchschnittsnacht 2020 ausgehend von der in der Masterplan-Prognose ermittelten deutschlandweiten durchschnittlichen Steigerungsrate von 2,6 % pro Jahr auf das Jahr 2023 - das ist der Prognosehorizont der dem Antrag auf Planfeststellung zugrunde liegenden Verkehrsprognose - weiter hochgerechnet und zwar auf 77 Flugbewegungen in der Durchschnittsnacht und 103 Flugbewegungen in der typischen Spitzennacht (PEB S. 148).“¹⁸¹

¹⁸⁰ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4000.09, Rn. 188-200.

¹⁸¹ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4000.09, Rn. 74.

Abschließend formulierte das Bundesverwaltungsgericht zum Ergebnis der Interessenabwägung und der Prognose:

„Auch zwischen 22:00 und 23:30 Uhr und 5:30 und 6:00 Uhr darf die Nacht jedoch nicht zum Tage werden. Die Verhältnismäßigkeit bleibt nur gewahrt, wenn das Konzept eines Ab- und Anschwellens des Flugverkehrs auch in diesen Zeitsegmenten weiter durchgeführt wird. Für die Zeit von 23:00 bis 24:00 Uhr und von 5:00 bis 6:00 Uhr hat der Beklagte den Verkehr mengenmäßig durch die Nachtverkehrszahl begrenzt. Sie entfaltet ihre Schutzwirkungen zwar erst, wenn die Flugbewegungen das für 2023 prognostizierte Aufkommen erreichen; jedenfalls ein die Prognose überschreitendes Verkehrsaufkommen wird jedoch unterbunden.“¹⁸²

Darüber hinaus stellte es aber auch fest:

„Eine vergleichbare Regelung hat der Beklagte für die erste Stunde der Nacht nicht getroffen. Die Nachtverkehrsprognose hat aber bereits aufgrund der nachlassenden Nachfrage einen abnehmenden Trend der Flugbewegungen vom Ende des Tages zur Nachtkernzeit hin ergeben (vgl. Nachtflug-Gutachten S. 87 Abb. 8-2). Sollte sich die erste Nachtstunde entgegen dieser Prognose zu einer Stunde entwickeln, in der die Fluglärmbelastung der Anwohner in der Regel größer ist als in den Abendstunden, wäre dies eine mit dem Abwägungsgebot und § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht vereinbare Entwicklung.“¹⁸³

Eine spätere Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. Februar 2012 (BVerwG 4 A 4001.12 (4 A 4001.10)), das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. Oktober 2011 (BVerwG 4 A 4001.10) und den Planergänzungsbeschluss des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009 (44-6441/1/114) wurde nicht zur Entscheidung angenommen.¹⁸⁴

¹⁸² Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4000.09, Rn. 200.

¹⁸³ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4000.09, Rn. 200.

¹⁸⁴ Bundesverfassungsgericht, Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 2. Juli 2018 - 1 BvR 612/12.

b) Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin-Brandenburg

Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin-Brandenburg bietet seit dem Jahr 2006, mindestens bis zum Ende des Untersuchungszeitraums, eine Plattform für die Kooperation der Brandenburger Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neu-Zittau, Großbeeren, Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf, Zeuthen sowie der Berliner Bezirksämter Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick, der Landkreise Dahme-Spreewald, Oder-Spree und Teltow-Fläming, des Brandenburgischen Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung und der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sowie der Berlin-Brandenburg Area Development Company GmbH.

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Ich hatte eingangs meiner Befragung schon erwähnt, dass das Dialogforum ja letztendlich geschaffen wurde, nachdem unser damaliger Ministerpräsident den Ausspruch vom Bündnis am Boden nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Jahr 2006 und quasi dem bevorstehenden Baubeginn des BER damals geäußert hatte. Das bezeichnet auch gleichzeitig sehr deutlich, was das Dialogforum war und für meine Begriffe auch bis heute ist. Ist auch ganz klar aus dem Namen ersichtlich: Es ist ein Dialogforum. Es ist eine Plattform, auf der man miteinander redet. Es ist kein Entscheidungsforum.“¹⁸⁵

Zur Trägerstruktur und der Finanzierung des Dialogforums erklärte der Zeuge Ahlgrimm, dass der Flughafen in den ersten Jahren erhebliche Beträge zur Finanzierung des Dialogforums bereitgestellt habe. Später sei das Dialogforum von einer formalen Trägerschaft durch den Flughafen in eine kommunale Arbeitsgemeinschaft umgewandelt worden, unter deren Dach es bis heute arbeite.

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Was die Finanzierung von möglichen Vorhaben des Dialogforums betrifft, da ist es in der Tat so, dass zumindest in den ersten Jahren, als ich dort in der Verantwortung einer Arbeitsgruppenleitung bzw. der stellvertretenden Gesamtleitung war, der Flughafen jedes Jahr nicht unerhebliche Summen zur Verfügung gestellt hat, um die Arbeit des Dialogforums zu finanzieren. Von weiteren Zahlungen Dritter ist mir nichts bekannt. Und dann gab es ja die Situation - das war dann auch noch aus der Zeit, als ich als Bürgermeister letztendlich automatisch Mitglied im Dialogforum war -: Dann gab es die Umstellung des Dialogforums von der, ich sage mal, formalen Fast-Trägerschaft durch den Flughafen in eine kommunale Arbeitsgemeinschaft. Und

¹⁸⁵ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 117.

unter diesem Dach arbeitet das Dialogforum nach meiner Kenntnis noch heute und finanziert sich jetzt letztendlich über diese kommunale Arbeitsgemeinschaft.“¹⁸⁶

Aufgrund des Einstimmigkeitsprinzips und der unterschiedlichen Interessenlagen im Dialogforum war die Umsetzung der konkreten Idee des „*BER-Talers*“ nicht erfolgreich.

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Dann wurde der Gedanke - das betrifft nun wiederum meine Arbeitsgruppe - geboren, man könnte so etwas wie einen BER-Taler einführen, das heißt 1 Euro, der für jeden Fluggast in eine gemeinsame Kasse eingezahlt wird, aus der dann bestimmte Ausgleichsmaßnahmen für die betroffenen Kommunen finanziert werden. All diese Dinge haben wegen des Einstimmigkeitsprinzips überhaupt keine Aussicht auf Erfolg gehabt. Insbesondere war während meiner damaligen Zeit des stellvertretenden Vorsitzes des Dialogforums eine ganz klare Haltung des Landes Berlin: Bevor dieser Flughafen nicht in Betrieb ist und nach Möglichkeit auch schwarze Zahlen abwirft, brauchen wir über finanzielle Ausgleiche überhaupt nicht zu reden. So. Und das Land Berlin war regelmäßiges Mitglied des Dialogforums. Und wenn das Land Berlin alleine gesagt hat: „Es wird mit uns eine solche Regelung nicht geben“, dann war das Thema vom Tisch.“¹⁸⁷

c) Konkrete Ausgestaltung und Kontrolle der Betriebsbeschränkungen

Die Betriebsgenehmigung¹⁸⁸ des Flughafens beinhaltet klare Bestimmungen, die auf dieser höchstrichterlichen Rechtsprechung aufbauen. Im Abschnitt XI der Betriebsgenehmigung ist unter anderem festgelegt, dass reguläre Linienflüge in der Kernnachtzeit von 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr nicht erlaubt sind. Im Gegensatz dazu gab es am Flughafen Schönefeld kein Verbot für Nachtflüge, sodass Flugzeuge hier uneingeschränkt rund um die Uhr starten und landen konnten. Zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr sowie zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr ist nur eine begrenzte Anzahl von Flugbewegungen erlaubt. Von 23:30 Uhr bis 24:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 05:30 Uhr sind grundsätzlich keine planmäßigen Flüge gestattet. Diese Zeiträume stehen ausschließlich für Verspätungen oder Verfrühungen zur Verfügung. Zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr müssen Strahlflugzeuge mit einem Gewicht von über 20 Tonnen erhöhte Lärmgrenzwerte einhalten. Bestimmte Flüge sind generell vom Nachtflugverbot ausgenommen, darunter fallen zum Beispiel Flüge des Postdienstes, Regierungsflüge, Vermessungsflüge und Ambulanzflüge.

¹⁸⁶ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 118.

¹⁸⁷ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 118.

¹⁸⁸ Geänderte und neu gefasste Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg (BER) gemäß § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG vom 27.03.2012.

Gegenüber dem Untersuchungsausschuss bestätigte der Zeuge Diekmann, dass zwischen 24:00 Uhr und 05:00 Uhr absolute Nachtruhe herrscht, es jedoch Ausnahmen gibt. Es gebe bestimmte Gründe, warum Flüge genehmigt werden könnten, wie beispielsweise Regierungs- oder medizinische Flüge. Andere Flüge dürften je nach Lärmentwicklung gestaffelt in den Randzeiten stattfinden.

Zeuge Carsten Diekmann: „Wenn zum Beispiel ein sogenannter Regierungsflug stattfindet, dann kann der jederzeit stattfinden. Oder ein sogenannter Medical-Flug: Also, wenn beispielsweise ein Organ transportiert wird, dann ist das ein grundsätzlich zulässiger Flug, der als Einzelfall schlichtweg dann stattfinden kann.“¹⁸⁹

Und weiter:

Zeuge Carsten Diekmann: „Und danach sind dann gestaffelt die Restriktionen, die für den Nachtflug gelten, bis hin zum totalen Ausschluss von Flugzeugen bis auf wenige Flüge, die in der Genehmigung im Einzelnen aufgelistet sind. Also, zwischen 24 und 5 Uhr hat absolute Nachtruhe zu herrschen, bis auf wenige, die fliegen. Das steht so in der Genehmigung drin. Es gibt Ausnahmen, etwa Luftpost, die auch nachts stattfinden können. Das ist eben so. Das mag man ärgerlich finden, aber es ist so. Und andere Flüge, die in der Zeit definitiv nicht fliegen dürfen, die sind aber gestaffelt, je nachdem, wie beispielsweise die Lärmentwicklung, die von der einen oder anderen Maschine ausgeht - - dann zulässig ab 5 Uhr oder 5.30 Uhr respektive 23 Uhr oder 23.30 Uhr. Da gibt es also Staffellungen; so will ich es mal sagen.“¹⁹⁰

Eine Umgehung der Betriebsbeschränkungen durch eine Überspannung der Begrifflichkeit der generell vom Nachtflugverbot ausgenommenen Flüge findet laut der Zeugin Dorn nicht statt.

Zeugin Christine Dorn: „Nachtflugverbot, das Wort gibt es praktisch gar nicht. Die Betriebsbeschränkungen sind sehr umfangreich, sehr detailliert und ziemlich kompliziert zu lesen, im Planfeststellungsbeschluss in der aktuellen Fassung nachzulesen. Und nach diesen Regelungen dürfen Verspätungen eben bis 24 Uhr landen. Ausnahmen sind erst nach 24 Uhr erforderlich. Solche Ausnahmen werden glücklicherweise auch sehr restriktiv erteilt. Das ist jetzt wirklich nicht die Masse.“¹⁹¹

¹⁸⁹ Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 56.

¹⁹⁰ Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 46.

¹⁹¹ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 89.

Übereinstimmend erklärte auch der Zeuge Diekmann, dass man restriktiv mit Ausnahmen vom Nachtflugverbot umgehe. Die Einhaltung werde auch entsprechend kontrolliert.

Zeuge Carsten Diekmann: „Also, die Kontrolle findet selbstverständlich statt. Es ist so, dass die Luftaufsicht - ein Teil der Aufgaben der LuBB - Nacht für Nacht beobachtet, wie da der Flugverkehr abläuft, und, wenn Feststellungen da sind, dass ein Flugzeug zu spät abhebt, das dann auch verfolgt wird. Das ist das eine.“¹⁹²

Und weiter:

Zeuge Carsten Diekmann: „Für diese Fälle gibt es auch einen Nachtdienst, der also telefonisch erreichbar ist. Der ist personell ausgestattet mit fünf Leuten, die sozusagen im Wechsel Woche für Woche diesen Dienst versehen. Dort kann dann die örtliche Luftaufsicht anrufen, wenn es denn um eine Frage rechtlicher Art geht, ob dieser Flug abgehen kann oder nicht - nach Maßgabe der Genehmigung, die der Flughafen hat -, und dann wird entschieden: Der kann abgehen oder nicht. Aber in solchen Fällen - das kann ich definitiv sagen, weil ich auch selber Nachtflugdienste, also den Anrufdienst, gemacht habe -, da gehen wir sehr, sehr restriktiv mit den Dingen um.“¹⁹³

Nach Angaben der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) gegenüber der Landesregierung Brandenburgs fanden im Zeitraum vom 1. November 2020 bis 31. Oktober 2021 zwischen 22:00 Uhr und 05:59 Uhr insgesamt 6.856 Flugbewegungen am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg statt¹⁹⁴. Die Prognose der durchschnittlich 77 nächtlichen Flugbewegungen wäre erst bei ungefähr einer Vervierfachung dieser Flugbewegungszahlen erreicht.

Auf die Frage, ob das Thema der Tagrandzeiten auch in der Fluglärnkommision besprochen worden sei, antwortete der Zeuge Ahlgrimm:

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Ja, also das Thema Tagrandzeiten ist in der Tat in der Fluglärnkommision häufiger diskutiert worden. Ich kann mich jetzt allerdings nicht daran entsinnen, ob das zum Zeitpunkt meines Vorsitzes oder zu anderen Zeitpunkten meiner Mitgliedschaft dort gewesen ist. Und es ist in der Tat immer eine unterschiedliche Auffassung darüber erkennbar gewesen zwischen den Mitgliedskommunen in der Fluglärnkommision, die in der Zeit von 22 Uhr bis 24 Uhr und von 5 Uhr bis 6 Uhr eigentlich nicht von Tagrandzeiten gesprochen haben, sondern von Nachtrandzeiten, weil die Zeit der gesetzlich geschützten Nachtruhe nun mal von 22 Uhr bis 6 Uhr morgens geht, und den Vertretern des Flughafens bzw. auch der Airlines, die das immer als Tagrandzeiten

¹⁹² Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 45.

¹⁹³ Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 45.

¹⁹⁴ Drucksache 7/4617.

bezeichnet haben. Nichtsdestotrotz ist es in der Tat so, dass die Nachtflugbeschränkungen oder die Regelungen zu den Nachtflugbeschränkungen am BER ja tatsächlich die Zeit von 22 Uhr bis 0 Uhr und von 5 Uhr bis 6 Uhr vorsehen. Während der Zeit von 0 Uhr bis 5 Uhr darf zumindest regelmäßig gar nicht geflogen werden; selbstverständlich abgesehen von Katastrophenflügen, Hilfsflügen usw. Aber, ja, das ist also doch für meine Begriffe sehr eindeutig, dass die Zeit von 22 Uhr bis 24 Uhr und von 5 Uhr bis 6 Uhr als die entsprechend beschränkte Zeit gilt und es keineswegs so ist, dass bis 23 Uhr ein regulärer Flugbetrieb stattfinden darf.“¹⁹⁵

Der ehemalige Sprecher der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Prof. Dr. Schwarz hob hervor, die Einführung der Tagrandzeiten sei damals eine Abweichung von der üblichen Praxis gewesen:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Ich glaube, das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes hat insofern Neuland betreten damals, als es einen Schritt weitergegangen ist, als es zu dem Zeitpunkt üblich war. Zu dem Zeitpunkt war es ja üblich, dass man die Nacht definiert hat von 22 bis 6 Uhr und von 22 bis 24 Uhr bzw. von 5 bis 6 Uhr noch eine Vielzahl von - das war von Standort zu Standort unterschiedlich Flugbewegungen zugestanden hatte. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat im Fall der Berliner Flughäfen erstmals ein System installiert, wo es gesagt hat: Der Flugverkehr muss, je mehr es Richtung 24 Uhr geht, aufschwellen, und morgens darf es so langsam wieder aufschwellen. - Also, ich darf nicht gleich um 5 Uhr mit voller Dröhnung losfliegen, sondern ich muss das so langsam aufschwellen lassen. Ich darf auch nicht bis 24 Uhr komplett fliegen, so wie ich möchte - so war das ja an anderen Flughäfen geregelt -, sondern ich muss den langsam aufschwellen lassen. [...] Eines ist klar: Wenn Sie den Flughafen von 22 bis 6 Uhr zumachen, dann können Sie ihn gleich ganz zumachen. Dann trägt er sich wirtschaftlich nicht mehr. Aber durch diese Regelung, je mehr es Richtung der sogenannten Kernnacht kommt, den Lärm zu reduzieren bzw. dann erst wieder aufschwellen zu lassen, ist, wie gesagt, ein Neuland begangen worden. Das fand ich im Verhältnis zum Umland auch einen fairen Kompromiss. So war das gemeint gewesen: eine verträgliche Regelung, die sowohl dem Flughafen das wirtschaftliche Überleben gelassen hat als auch der Nachbarschaft ein Schutzmaß gegeben hat, das über das bisher übliche Maß hinausgegangen ist. Das fand ich eine verträgliche Regelung.“¹⁹⁶

Zudem begründete er den Flugbetrieb in den Tagrandzeiten mit betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten. Dabei sei der Umsatz, der in den Tagesrandzeiten generiert werde, letztlich

¹⁹⁵ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 99.

¹⁹⁶ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 71.

unerheblich. Für die Airlines sei es hingegen von enormer Bedeutung auch im Falle von auftretenden Verzögerungen die „Gewissheit“ einer Landeerlaubnis zu haben:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Wichtig für eine Airline ist, dass sie mindestens zwei oder drei Umläufe am Tag machen kann. Und dazu braucht sie eben Zeiten, die über 22 Uhr hinausgehen, je nach Destinationen, die da befliegen werden. Vor allen Dingen, wenn man ein Drehkreuz aufbaut - das war ja die Vorgabe der Gesellschafter; es sollte ein umsteigefähiges Interkontinentaldrehkreuz aufgebaut werden -, dann müssen Sie, gerade für den Feederverkehr, die Gewissheit haben, dass die Flüge noch reinkommen können. Für den Interkontinentalverkehr - - Ich weiß nicht, ob Sie mal nach Asien oder USA geflogen sind oder wiedergekommen sind. Dann wissen Sie, das sind alles Fluggeräte, die - - Wenn Sie nach Frankfurt aus den USA kommen, kreisen Sie teilweise eine Stunde lang über dem Taunus, weil wenn Sie guten Rückenwind haben, sind Sie um 5 Uhr schon da und dürfen um 6 Uhr erst rein. Also, das heißt, die Randzeiten sind existenziell wichtig, sowieso schon für einen Drehkreuzflughafen, aber selbst auch für einen normalen Point-to-Point-Flughafen, weil eine Airline die Gewissheit haben muss. Wenn die morgens losfliegt, weiß sie nie, ob die am Ende des Tages um 22 Uhr wieder da ist. Da kann es Gewitter geben, da kann es irgendwelche Fluglotsenstreiks geben - keine Ahnung, was -, Verzögerungen am Boden geben. Es kann sich keine Airline leisten, die Gefahr zu laufen, dass ich dann wegen einer halben Stunde später - - Oder man hat ja hier diese Absurdität begangen, dass man die Flugzeuge von Bayern München, eine Minute nachdem sie - - Die war, glaube ich, eine Minute nach 24 Uhr auf der Start- und Landebahn und lässt sie nicht mehr - - Das können Sie einmal machen, und dann machen Sie das nie mehr wieder. Also, das heißt, wenn Sie einen Flughafen betriebswirtschaftlich sinnvoll betreiben wollen, dann sind diese Tagesrandzeiten existenziell wichtig. Und da ist der Prozentsatz, wie viel Umsatz da gemacht wird oder so, unerheblich, sondern Sie müssten es, wie dargelegt, im Gesamtkontext sehen.“¹⁹⁷

¹⁹⁷ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 72.

d) Volksbegehren Nachtflugverbot BER

Das Volksbegehren „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)“ in Brandenburg für ein Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr am Hauptstadt-Flughafen wurde im Jahr 2012 mit 106.332 gültigen Unterschriften erfolgreich abgeschlossen. Es ist damit das erste erfolgreich durchgeführte Volksbegehren in Brandenburg. Das Parallelbegehren in Berlin war hingegen gescheitert. Es ging über das Nachtflugverbot im Planfeststellungsbeschluss des BER hinaus.

Der Landtag Brandenburg nahm das Volksbegehren in seiner 71. Sitzung am 27. Februar 2013 an¹⁹⁸. Zusätzlich nahm er auch eine EntschlieÙung an¹⁹⁹. Darin heißt es unter anderem:

„Der Landtag ist der Auffassung, dass es allerdings nicht bei der bloÙen Annahme des Volksbegehrens bleiben kann, da dadurch allein in tatsächlicher und materieller Hinsicht kein Erfolg im Sinne von weiteren Verbesserungen für die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner erreicht werden kann. Deshalb wird die Landesregierung gebeten, sich beim Land Berlin und dem Bund als Mitgesellschaftern der Flughafengesellschaft dafür einzusetzen, dass die Betriebszeiten für planmäßige Flüge verkürzt werden. Hier ist aus rechtlicher Sicht zu berücksichtigen, dass die Planergänzung von 2009 nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2011 bestandskräftig ist und einer Änderung enge Grenzen gesetzt sind, weil Interessen der Flughafengesellschaft selbst sowie eine Fülle von weiteren Unternehmen wie etwa der Fluglinien betroffen sind, die ebenfalls eigene Rechte geltend machen können. Insofern bedarf es eines Antrages der Flughafengesellschaft selbst (der wiederum nur mit Zustimmung der drei Gesellschafter möglich ist), um angesichts der Ausgangslage überhaupt eine gewisse Aussicht auf Erfolg zu haben. Auch dann dürfte ein solches Verfahren langwierig und auch voraussichtlich Gegenstand von Gerichtsverfahren sein.“²⁰⁰

Und weiter:

„Der Landtag wird die Landesregierung auch weiterhin in ihrem Bemühen unterstützen, europa- und deutschlandweit ein einheitliches Nachtflugverbot für Flughäfen zu schaf-

¹⁹⁸ Drucksache 5/6894-B.

¹⁹⁹ Drucksache 5/6916-B.

²⁰⁰ Drucksache 5/6916-B.

fen. Nur durch eine einheitliche Lösung können die erheblichen wirtschaftlichen Nachteile ausgeglichen werden, die mit einer einseitig für den Flughafen BER geltenden Nachtflugbeschränkung verbunden wären.“²⁰¹

Auch die Landesregierung der aktuell siebten Wahlperiode Brandenburgs hat in ihrem Koalitionsvertrag unter dem Titel „Ein neues Kapitel für Brandenburg – Zusammenhalt, Nachhaltigkeit, Sicherheit“ vereinbart:

„Wir halten am Beschluss des Landtages zum Volksbegehren Nachtflugverbot BER (Drucksachen 5/6894-B und 5/6916-B) fest.“²⁰²

²⁰¹ Drucksache 5/6916-B.

²⁰² Koalitionsvertrag von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen, „Ein neues Kapitel für Brandenburg – Zusammenhalt, Nachhaltigkeit, Sicherheit“, Fassung vom 24.10.2019, Zeile 4311-4312.

4. Auswirkung der Änderungen auf Anwohner

Das MSWV stufte die möglichen Abweichungen von der Grobplanung und damit die mögliche Auswirkung der Änderungen auf die Anwohner als unerheblich ein. Diese Einschätzung wurde vom Bundesverwaltungsgericht 2011 bestätigt.²⁰³ So legte das Gericht erst einmal grundsätzlich dar:

„Welche Auswirkungen der Betrieb eines Flugplatzes auf die Anwohner und die Umwelt hat, hängt nicht nur von Art und Umfang des Flugbetriebs auf dem Flugplatz, sondern auch von den Flugwegen und der Flughöhe der Flugzeuge im Luftraum ab. Der Flugbetrieb auf dem Flugplatz kann im Planfeststellungsverfahren geregelt werden (§ 8 Abs. 4 LuftVG), die Benutzung des Luftraums in der Umgebung des Flugplatzes nicht (Urteil vom 11. Juli 2001 - BVerwG 11 C 14.00 - BVerwGE 114, 364 <377>). Sie wird maßgebend durch sogenannte Flugverfahren bestimmt. Die Flugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte werden vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) auf der Grundlage von Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) durch Rechtsverordnung festgelegt (§ 32 Abs. 4 Nr. 8, Abs. 4c LuftVG, § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO). Müssen die Flugverfahren für ein neues Bahnsystem festgelegt werden, kann dies erst nach der Planfeststellung der neuen Bahnen geschehen. Auch nach Inbetriebnahme des Bahnsystems können die Flugverfahren geändert werden (vgl. Urteile vom 28. Juni 2000 - BVerwG 11 C 13.99 - BVerwGE 111, 276 und vom 24. Juni 2004 - BVerwG 4 C 11.03 - BVerwGE 121, 152). Die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten im Planfeststellungsverfahren ist hiernach systemimmanent mit der Unsicherheit behaftet, dass die Flugrouten für die An- und Abflüge nicht feststehen. Die Planfeststellungsbehörde muss nicht alle realistischerweise in Betracht kommenden Flugrouten auf die zu erwartenden Lärmbelastigungen untersuchen; sie kann sich auf die Betrachtung bestimmter Flugrouten beschränken. Die Flugrouten gehören zu den prognostischen Annahmen, die der Lärmermittlung zugrunde zu legen sind (Beschluss vom 18. August 2005 - BVerwG 4 B 17.05 - juris Rn. 27 <insoweit nicht veröffentlicht in Buchholz 442.40 § 10 LuftVG Nr. 13>).“²⁰⁴

Speziell für das Umland des Flughafens stellte es sodann zu den prognostizierten Auswirkungen fest, dass die meisten Abweichungen unerheblich seien. Aber auch dort, wo sie es nicht seien, diese Varianten wohl nicht in Betracht gezogen werden würden. Zudem blieben

²⁰³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 180.

²⁰⁴ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4001.10 Rn 147.

die möglichen Veränderungen der Lärmbetroffenheiten in einem prognosetypischen Unsicherheitsbereich.

„Abflüge in Richtung Westen - das sind etwa 2/3 aller Abflüge -, die um bis zu 15° nach Norden oder Süden abknicken, ändern den Umfang der Betroffenheiten in dem für den passiven Schallschutz relevanten Bereich gegenüber geraden Abflügen allenfalls unerheblich. Bei nach Norden abknickenden Abflügen von der Nordbahn würde Blankenfelde-Mahlow etwas weiter nördlich überflogen. Stärker als bei geraden Abflügen wäre Großbeeren betroffen; im Gegenzug würde Diedersdorf entlastet. Um 15° nach Süden abknickende Abflüge von der Südbahn würden Blankenfelde-Mahlow eher entlasten. Auch eine Berechnung der DFS für die Fluglärmkommission mit dem NIROS-Programm hat ergeben, dass eine abknickende Route unter Lärmschutzgesichtspunkten sogar günstiger wäre als gerade Abflüge [...]. Für Abflüge in Richtung Osten ist die Situation allerdings nicht in gleicher Weise eindeutig. Die Gebiete, die bei um 15° nach Süden abknickenden Abflügen von der Südbahn auf passiven Schallschutz angewiesen wären, dürften etwas dichter besiedelt sein als die von geraden Abflugstrecken betroffenen Gebiete. Der Norden von Eichwalde und Schulzendorf würde entlastet; die Mitte von Schulzendorf, der Süden von Eichwalde und der Nordrand von Zeuthen wären neu auf passiven Schallschutz angewiesen; eine andere Größenordnung der Betroffenheiten insgesamt würde aber hierdurch nicht erreicht. Ein Abknicken von der Nordbahn nach Nordosten würde zu Direktüberflügen von Bohnsdorf in geringer Höhe und damit zu einer nicht unerheblichen Zunahme der besonders starken Betroffenheiten führen. Dass diese unter Lärmschutzgesichtspunkten ungünstigste Variante zur Umsetzung der 15°-Divergenz gewählt werden würde, war jedoch von vornherein unwahrscheinlich. Diese Variante musste deshalb nicht betrachtet werden. Insgesamt bleiben damit die durch die Berücksichtigung der 15°-Toleranz möglichen Veränderungen der Lärmbetroffenheiten in einem Unsicherheitsbereich, der bei der prognostischen Flugroutenplanung für die Regelung des nächtlichen Flugbetriebs ohnehin mitgedacht werden muss.“²⁰⁵

Es gebe insgesamt ohnehin kein Mehr an Lärm, sondern nur eine andere Verteilung.

„Daran ändert auch der Umstand nichts, dass abknickende Abflugwege nicht mehr im selben Korridor wie die Anflugwege verlaufen. Die Zahl der Flüge steigt dadurch nicht; lediglich die Verteilung des Lärms ändert sich. Die Belastung neuer Anwohner durch abknickende Abflugwege führt zugleich zu einer Entlastung der durch gerade Abflüge Betroffenen. Selbst wenn diese wegen der Anflüge auf passiven Schallschutz angewiesen bleiben, besteht diese Belastung für viele nicht mehr bei beiden Betriebsrichtungen

²⁰⁵ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4001.10 Rn 159.

und damit an jedem Tag, sondern nur noch bei einer Betriebsrichtung. Gleiches gilt für die Anwohner, die aufgrund der abknickenden Abflugwege neu in das Nachtschutzgebiet einbezogen werden müssen; auch sie benötigen den passiven Schallschutz nur bei einer Betriebsrichtung.²⁰⁶

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die interessierten Anwohner zwar die Möglichkeit hatten, ihre potenzielle Betroffenheit zu erkennen, die Flughafengesellschaft hatte aber kein Problembewusstsein hinsichtlich der missverständlichen Auslegung der Flugrouten. Die Tatsache, dass die Planfeststellungsunterlagen nur in den Gemeinden öffentlich ausgelegt wurden, die innerhalb der ermittelten Lärmkonturen lagen, verstärkte die negative Wirkung auf die Öffentlichkeit. Das Bundesverwaltungsgericht stellte fest, dass dies ein Fehler bei der Öffentlichkeitsbeteiligung war²⁰⁷. Es wurde auch betont, dass die Nichtberücksichtigung der 15°-Divergenz nicht für den Beteiligungsfehler verantwortlich war, sondern dass die Genehmigungsbehörde die Bindungswirkung der prognostischen Flugroutenplanung falsch eingeschätzt hatte. Es wäre wünschenswert gewesen, möglichst viele betroffene Anwohner frühzeitig zu informieren, möglicherweise durch die Darstellung mehrerer möglicher Flugroutenverläufe und Lärmkonturen sowie durch eine deutlichere Sensibilisierung für die Tatsache, dass die Flugroutenplanung vorläufig sei, da bereits mit abknickenden Flugrouten gerechnet werden musste.²⁰⁸

Mit Prozesserkklärungen des Beklagten Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 21. September 2011 vor dem Bundesverwaltungsgericht hatte es zugesichert, dass die bis dahin festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete nach zwei aufeinanderfolgenden Flugplanperioden überprüft und dass berechnete Ansprüche durch Neuausweisung der Gebiete berücksichtigt würden. Auch die FBB, die für die Umsetzung des Schallschutzes zuständig war, hatte sich als Beigeladene verpflichtet.

Zeuge Wolfgang Fried: „Um noch mal zurückzukommen auf diese Verfahren: Also, da gab es zwei Prozesserkklärungen zusätzlich zum Planfeststellungsbeschluss, wo das Ministerium, also das Land als Beklagter zugesichert hat, dass die Flugrouten, bei der Lärmberechnung, praktisch nachgeführt werden, und zwar immer nach zwei Flugplanperioden sollte das gemacht werden. Und in einer weiteren Prozesserkklärung hat das Ministerium dann auch zugesichert, dass für die Personen, die jetzt praktisch Lärman-

²⁰⁶ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011 - BVerwG 4 A 4001.10 Rn 160.

²⁰⁷ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 31.07.2012 - BVerwG 4 A 5000.10 Rn 105.

²⁰⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 188.

sprüche geltend machen aufgrund geänderter Flugroute in der Zwischenzeit, also zwischen dieser erneuten Überprüfung, dass auf Anforderungen, wenn da begründete Ansprüche bestehen, selbstverständlich das auch entsprechend dann festgestellt wird.

Im Übrigen hat sich natürlich die FBB als Beigeladene ebenfalls verpflichtet. Das war nicht nur eine Verpflichtung des Landes, was es ja im Grunde genommen nach der Systematik des Planfeststellungsbeschlusses gar nicht umsetzen konnte, sondern die FBB musste ja den Schallschutz umsetzen. Insofern haben aus dieser Sicht die Prozessurteile, die dort vom beklagten Land und der Beigeladenen der FBB abgegeben worden sind, entsprechende Bedeutung.²⁰⁹

Die Zeugin Dorn erinnerte:

Zeugin Christine Dorn: „Also, das ist bekannt, dass das auf Geradeausrouten berechnet worden ist. Und es ist gelungen, vom Bundesverwaltungsgericht ein Verständnis dafür zu entwickeln, dass es nicht sein kann, dass man den Leuten, die jetzt sozusagen schon Schallschutz haben oder gerade einbauen, das wieder wegnimmt oder kürzt oder irgendwas, dass es eigentlich nur sein kann, dass diejenigen, die durch abknickende Flugrouten dazukommen, nämlich in Dahlewitz und in Kiekebusch, schnellstmöglich darüber informiert werden und auch auf die Überholspur gesetzt werden, damit die möglichst schnell bis zur Eröffnung die Möglichkeit haben, ihren passiven Schallschutz umzusetzen.“²¹⁰

Zur dann später erfolgten Evaluierung der Flugverfahren und damit auch den Schutzgebieten erklärte der Zeuge Wagner:

Zeuge Ralf Wagner: „So, und dann gingen die Jahre ins Land. Der Flughafen ging nicht in Betrieb. Der Verkehr wuchs. Und irgendwann haben wir im Projekt Schallschutz, auch ich persönlich, gesagt: Na ja, wir laufen Gefahr - damals war die Planung, 2017 in Betrieb zu gehen - mit den abknickenden Flugrouten, dass es Leute geben wird, wenn wir bei diesen Schutzgebieten bleiben, die eine Belastung haben, die oberhalb der Grenzen, die in der Planfeststellung festgeschrieben wurden, liegt. Und dann macht es Sinn, dass wir das von vornherein gleich berücksichtigen. Deswegen haben wir in 2016 die Flugrouten insofern berücksichtigt, dass wir sie mit einem Planungshorizont 2023 erweitert haben. Und das ist das, was Sie jetzt so kennen, diese, ich sage mal, Nasen: in Dahlewitz raus und Richtung Hoffmann-Kurve, Rotberg, Karlshof, da runter.“²¹¹

²⁰⁹ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seiten 102-103.

²¹⁰ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 76.

²¹¹ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 81.

Zum Umgang mit der bereits vom Zeugen Wagner erwähnten Prozessklärung, dass man mit einem Prognosehorizont 2015 diese abknickenden Routen berücksichtigen werde, führte die Zeugin S. aus:

Zeugin S.: „Im Juni 2016 gab es eine Überprüfung der Gebiete, also der Anspruchsgebiete, und nach dieser Überprüfung wurden Anspruchsgebiete erweitert. Dies betrifft die Gebiete Dahlewitz, Jühnsdorf, Rotberg und Kiekebusch. Eine erneute Überprüfung der Schallschutzgebiete war geplant mit der Eröffnung des BER. Dort sollte dann ein Jahr lang, also zwei volle Flugperioden, gemessen werden: ‚Wie laut ist es denn tatsächlich?‘, um im Anschluss, nach Auswertung der Ergebnisse, dann gegebenenfalls die Schutzzone noch einmal anzupassen oder zu erweitern.“²¹²

Hierzu ergänzte der Zeuge Halberstadt:

Zeuge Michael Halberstadt: „Die Änderung der Flugrouten - damit ist wahrscheinlich ja diese Konstellation Hoffmann-Kurve gemeint -, die hat dazu geführt, dass sich die Schutzzonen verändert haben. Wenn Sie die Schutzzonen sehen, dann haben die an den Stellen, wo diese Kurven beginnen, solche Ausbuchtungen, solche Nasen, und diese Nasen sind Konsequenz der veränderten Flugrouten. Es hat dann - - Zu dem Zeitpunkt, als das erfolgt ist, wurde eine Neuberechnung der Lärmbelastung vorgenommen mit einem Flugzeugmix, der dann vorgegeben wurde, und den Prognosen, Flugprognosen. Daraus haben sich dann diese Ausbuchtungen ergeben.“²¹³

Die für die Eröffnung des Flughafens aktualisierten Flugverfahren der 247. Durchführungsverordnung hatten keine weiteren Auswirkungen auf die Anwohner. Die erforderlichen Änderungen wurden in großer Entfernung vom Flughafen vorgenommen und die "Nordumfliegung Blankenfelde-Mahlow" wurde gerade nicht umgesetzt.

²¹² S., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 84.

²¹³ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 40.

5. Keine Einflussmöglichkeit des Landes Brandenburg

Während der Vorbereitung des Planfeststellungsantrags gelangte die Flugroutenplanung nicht zur Kenntnis des Aufsichtsrats und der Gesellschafter der Flughafengesellschaft.²¹⁴

Zum grundsätzlichen Verfahren zur Festlegung von Flugrouten erklärte der Zeuge Wagner:

Zeuge Ralf Wagner: „Also, die Festlegung am Ende - ich hatte es vorhin kurz mal erwähnt - mündet in eine Rechtsverordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Diese Flugrouten werden per Verordnung festgelegt. Aber es gibt letzten Endes auch ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren. Also, wenn Sie über Flugrouten eines Flughafens reden, reden Sie ein Stück weit auch immer darüber, dass sie keiner haben will; trotzdem müssen sie halt festgelegt werden, und dafür gibt es ein Verfahren. Da gibt es eine Fluglärnkommision; die begründet sich in Paragraf, ich glaube, 32b Luftverkehrsgesetz. Also, sie hat Gesetzesrang, quasi. Und ihre Aufgabe ist es, die zuständigen Behörden und die DFS bei der sachgerechten und möglichst gerechten Festlegung von Flugverfahren, Flugrouten zu beraten. Sie kann aber nur beraten; festlegen tut es die Behörde. Und wir müssen damit leben.“²¹⁵

a) Kein Einfluss durch die Fluglärnkommision

Gemäß § 32b Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes wird für jeden Verkehrsflughafen, der an den Fluglinienverkehr angeschlossen ist und für den ein Lärmschutzbereich festzusetzen ist, eine Kommission gebildet. Die Fluglärnkommision (FLK) für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) berät die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die Flugsicherungsorganisation in Bezug auf den Betrieb, die Erweiterung und die Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge am BER. Die FLK ist außerdem befugt, der Genehmigungsbehörde, BAF oder der Flugsicherungsorganisation Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms und zur Verminderung der Luftverunreinigung in der Nähe des Flughafens zum Schutz der Bevölkerung vorzuschlagen.

²¹⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 184.

²¹⁵ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seiten 89-90.

Die Kompetenzverteilung zwischen Fluglärmkommission und der DFS legte der Zeuge Ahlgrimm dar:

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Das ist jetzt eine Frage, die durchaus an die grundsätzliche Ausgestaltung der Rechte und Möglichkeiten einer Fluglärmkommission und auch der Aufgaben einer Fluglärmkommission so, wie sie im Luftverkehrsgesetz beschrieben ist, letztlich sich darum handelt - - Natürlich gibt es einen ganz klaren Dissens zwischen dem, was in § 27c Luftverkehrsgesetz für die Aufgaben der Deutschen Flugsicherung steht. Da gibt es drei feststehende Begriffe, die quasi die Bibel der DFS sind: sicher, geordnet, flüssig. Da steht weder was von lärmmindernd noch was von umweltfreundlich. Beides kennt die DFS qua ihrer auch gesetzlichen Aufgabenstellung daher nicht. Für die Lärminderung und auch für die Verringerung von Schadstoffen gibt es dann die Hintertür im Gesetz, das ist der 32b, in dem es um die Fluglärmkommission geht, wo die Fluglärmkommissionen als beratendes Gremium gerade hinsichtlich dieser Fragen des Lärms und der Verschmutzung der Luft insbesondere dann gefragt sind, aber nur als beratendes Gremium, allerdings auch mit dem Recht, selber Vorschläge zu unterbreiten, deren Ablehnung - sollte es zu einer Ablehnung kommen - dann allerdings auch von den entsprechenden Behörden zu begründen ist.“²¹⁶

Zum Umgang mit den von der DFS im Jahr 2010 vorgeschlagenen Flugverfahren erklärte der damalige Minister für Landesplanung Zeuge Vogelsänger:

Zeuge Jörg Vogelsänger: „Besonders heftig war die Diskussion ab September 2010. Warum ist das so? Die Deutsche Flugsicherung hat den Entwurf der Flugrouten für den BER vorgelegt. Das besondere Problem dabei ist die zeitliche Differenz zwischen dem Planfeststellungsbeschluss und dem September 2010. Nun, am 7. Oktober 2010 hatten wir eine erste Grundsatzdebatte zu diesem Thema im Landtag²¹⁷. [...] Zum einen habe ich darauf reagiert, auf die Situation 2010, und habe die Fluglärmkommission von 17 auf 34 erweitert. War eine richtige Entscheidung, auch was die Mitnahme der Kommunen und der gesamten Region betraf. Eine Bemerkung am Rande: Ich bin aber auch von drei Kommunen dafür verklagt worden; das gehört ja auch zur Wahrheit mit dazu. Letztendlich hat die Fluglärmkommission nach meiner Kenntnis jetzt um die 40 Mitglieder; insofern ist das wohl gescheitert.“²¹⁸

²¹⁶ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 106.

²¹⁷ Landtag Brandenburg, Plenarprotokoll 5/23 vom 7. Oktober 2010, Seite 1760 ff.

²¹⁸ Vogelsänger, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 85.

Konkret auf die Möglichkeit einer Einflussnahme angesprochen, merkt er an:

Zeuge Jörg Vogelsänger: „Ich will das noch mal ausführen. Das Land Brandenburg hat insofern Einfluss genommen, dass ich die Fluglärmkommission deutlich erhöht habe, die Mitgliederzahl. Und die sind ein beratendes Gremium für die Deutsche Flugsicherung, und letztendlich werden Flugrouten von der Deutschen Flugsicherung festgelegt. Weitere Einflussmöglichkeiten sehe ich nicht.“²¹⁹

Weiter führt er zur Erweiterung der Mitgliederzahl der Fluglärmkommission aus:

Zeuge Jörg Vogelsänger: „Es steht ja im Gesetz drin: ‚soll 15 Mitglieder haben‘²²⁰. Das weiß ich. Das ist sicher bei einigen Flughäfen durchaus angebracht. Das hängt aber auch mit der Siedlungsstruktur zusammen. Wir haben im Land Brandenburg auch im Umfeld von Berlin eine kleinteiligere Siedlungsstruktur als in anderen. Insofern ist es gut, wenn dort mehr Mitglieder drin sind. Aber es war insbesondere in den Jahren nach 2010 wichtig, um eben auch die Frage der Flugrouten dort zu behandeln.“²²¹

Und weiter:

Zeuge Jörg Vogelsänger: „Wir hatten die Situation gehabt im September 2010, dass die Deutsche Flugsicherung den Entwurf der Flugrouten vorgelegt hat, und das ist deutlich im zeitlichen Abstand zum Planfeststellungsbeschluss. Das wurde vielen bezüglich Fluglärm und Flugrouten dann erst so konkret bewusst, und deshalb ist diese Erweiterung dem geschuldet, dass selbstverständlich, Herr Abgeordneter, die Frage Fluglärm eine größere Rolle gespielt hat, auch in der öffentlichen Diskussion. Ich will eines bemerken: Ich bin dafür auch kritisiert worden. Ich habe ja Klageverfahren von drei Gemeinden angesprochen, und ich habe auch Gespräche geführt mit Landräten, mit der Bitte, die Gemeinden, die nicht in der Fluglärmkommission sich befinden oder keinen Sitz haben, dann mit zu vertreten bzw. deren Anliegen. Ich halte das weiterhin für einen

²¹⁹ Vogelsänger, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 103.

²²⁰ In § 32b Absatz 4 Luftverkehrsgesetz heißt es: „Der Kommission sollen angehören: Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrzeughalter, Vertreter des Flugplatzunternehmers, Vertreter der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden. In die Kommission können weitere Mitglieder berufen werden, soweit es die besonderen Umstände des Einzelfalles erfordern. In die Kommission sollen nicht mehr als 15 Mitglieder berufen werden. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.“

²²¹ Vogelsänger, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 88.

mutigen Schritt, auch deshalb, weil im Gesetz ja das Sollen steht, das Sollen mit 15 Mitgliedern. Aber das Sollen ist kein Muss, und deshalb habe ich diese Entscheidung getroffen, und Sie haben das ja vorher beschrieben.“²²²

Abschließend erklärte er:

Zeuge Jörg Vogelsänger: „Die Fluglärmkommission macht Vorschläge an die Deutsche Flugsicherung. Und ich habe immer darauf gedrungen, dass die Deutsche Flugsicherung die eingehend prüft.“²²³

Das solche Vorschläge von der DFS auch angenommen und entsprechend auf ihre Umsetzbarkeit geprüft wurden, konnte der ehemalige Vorsitzende der Fluglärmkommission Zeuge Ahlgrimm bestätigen:

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Also, nach meiner Beobachtung: Ja, sehr wohl. Wir beraten in der Tat zunächst ja die Deutsche Flugsicherung, die ja die Verfahren plant, von der Fluglärmkommission beraten wird und dann die Flugverfahren beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zur Genehmigung einreicht. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist in den Sitzungen natürlich auch immer mit dabei, immer vertreten. Und meine Erfahrung ist, dass sehr wohl Anregungen aus dem Kreis der Mitglieder der Fluglärmkommission durchaus dazu führen, dass die DFS auch die laufende Verfahrensplanung noch mal, ich will nicht sagen, umstellt, aber zumindest Bedenken, die geäußert werden, berücksichtigt und schaut, ob sie tatsächlich auch umgesetzt werden können oder vermieden werden können.“²²⁴

Die Fluglärmkommission hatte sich intensiv mit den Vorschlägen der DFS auseinandergesetzt. So berichtete der Zeuge Ahlgrimm:

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Ich will Ihnen aber gerne beantworten, dass die Sitzungshäufigkeit der Fluglärmkommission Schönefeld nicht im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbeschluss oder den Klagen wesentlich verändert wurde, sondern die Veränderung fand statt, als die Flugroutendiskussion aufkam. Da ging es dann tatsächlich so los, dass wir von - ich sage mal - normalerweise zwei Sitzungen im Jahr vielleicht mal drei Sitzungen im Jahr auf einen Turnus gewechselt haben, der über mehrere Monate zwei wöchentliche Sitzungen vorgesehen hat.“²²⁵

²²² Vogelsänger, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 100.

²²³ Vogelsänger, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 93.

²²⁴ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 103.

²²⁵ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 101.

Auch die Zeugin Dorn konnte für einen späteren Zeitraum ergänzen:

Zeugin Christine Dorn: „Aber ich kann sagen, dass es natürlich immer wieder um Feinjustierung bei Flugrouten - - gab, also den Flugverfahren, landläufig „Flugrouten“ genannt, und der Ausgangspunkt natürlich immer irgendein technisches Problem - - oder ein Wunsch vonseiten der DFS oder des Flughafens kam und dann eben beraten wurde, welche Meinung die Fluglärmkommission dazu hat.“²²⁶

Weiter erklärte die Zeugin Dorn, dass die DFS die Fluglärmkommission umfassend unterrichtete und deren Arbeit achtete:

Zeugin Christine Dorn: „Flugverfahren müssen von der DFS entwickelt werden. Aber sie müssen der Fluglärmkommission erläutert, erklärt und abgewogen werden, und die Fluglärmkommission muss ihr Votum dazu abgeben. Letztlich wird die Rechtsverordnung ja vom BAF erlassen. Auch das muss sich nicht an das Votum der Fluglärmkommission halten. Aber das Votum der Fluglärmkommission ist sehr wichtig in diesem Zusammenhang. Deshalb hat die DFS immer Varianten vorgelegt und hat dann Empfehlungen gegeben oder Bilder gezeigt, wo deutlich wird, welche Variante die günstigere sein könnte, sodass die Fluglärmkommission dann nicht mehr ganz so viel Arbeit hatte. Aber das wird schon ernst genommen.“²²⁷

Auf die Frage, ob sie als Mitglied der Fluglärmkommission immer alle notwendigen Unterlagen bekommen hätte, erklärte die Zeugin Dorn:

Zeugin Christine Dorn: „Also, das funktioniert durchaus korrekt, dass die Geschäftsstelle der Fluglärmkommission die Einladungen, alle notwendigen Anträge oder Beschlussvorschläge und alle PowerPoint-Präsentationen, die die DFS oder wer auch immer da hält usw. - - Dass das rumgeschickt wird, das funktioniert reibungslos. Da kann ich nicht klagen.“²²⁸

Einen Einfluss durch die Fluglärmkommission gab es nicht, denn diese ist lediglich beratendes Gremium. Zusammenfassend erklärte der Zeuge Bretschneider:

Zeuge Rainer Bretschneider: „Also, nach dem, was ich eingangs gesagt habe, gab es im formellen Sinn keinerlei Einflussmöglichkeiten. Das ist operatives Geschäft bzw. nicht in der Kompetenz von Land oder Flughafen. Die Festlegung der Flugrouten ist im Übrigen ausschließlich Bundesangelegenheit, und da hat weder das Land Brandenburg

²²⁶ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 61.

²²⁷ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 71.

²²⁸ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 73.

- in welcher Form auch immer - etwas zu sagen. Die werden nach Anhörung der Fluglärmmmission von der Flugsicherung vorgeschlagen und vom Bundesaufsichtsamt vom Flugwesen festgelegt. Natürlich kann man in der Diskussion, etwa in der Fluglärmmmission oder auch in der Diskussion mit Verantwortlichen des Bundesaufsichtsamtes, versuchen, Einfluss zu nehmen, wenn man das will, wenn es das eine oder andere an potenziellen Entscheidungen gibt, was man vielleicht für falsch hält. Aber ob die dem folgen oder nicht folgen, ist offen. Man kann es nicht in irgendeiner Weise formal beeinflussen.“²²⁹

b) Kein Einfluss durch den Ministerpräsidenten

Einen solchen angedeuteten informellen Einfluss konnte der Untersuchungsausschuss nicht feststellen. So erklärte der Zeuge Platzeck:

Zeuge Matthias Platzeck: „Zuständig für die endgültige Festlegung der Flugrouten ist die Deutsche Flugsicherung, die dann auch andere Routen vorgeschlagen haben. Und in der Debatte haben sich sowohl - ich hatte das eben schon gesagt - die Fluglärmmmission, die Gemeinden - und es hat ja praktisch auch eine gesellschaftliche Debatte dazu gegeben - eingebracht. Ich weiß es jetzt nicht mehr, aber auf jeden Fall war das ein Thema, insbesondere als die Vorlage der Flugsicherung kam, auch bis ins Kabinett hinein.

Aber Genaueres - - Also, Einfluss im Sinne von: ‚Ihr müsstet aber da langfliegen oder da lang‘, habe ich als Ministerpräsident mit Sicherheit nicht genommen. Ich kann mich anspannende Diskussionen in diesem Zusammenhang erinnern, habe dabei auch eine Menge gelernt: wie scharf Kurven sein können, die Piloten fliegen können, wie steil Anflüge und Landungen sein können. Das war damals alles - - Und die berühmte, ich glaube, Hoffmann-Kurve hieß die. Aber dass ein Ministerpräsident - ich glaube, nicht mal ein Verkehrsminister - sagt: ‚Ich wünsche mir jetzt diese und diese Route‘, das glaube ich nicht.“²³⁰

²²⁹ Bretschneider, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 111.

²³⁰ Platzeck, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 82.

c) Kein Einfluss durch die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg

Auch einen Einfluss auf die Flugverfahren durch die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) konnte der Untersuchungsausschuss nicht feststellen. Hierzu stellte der Zeuge Diekmann klar:

Zeuge Carsten Diekmann: „Ich hatte keinen Einfluss. Das ist Aufgabe der Deutschen Flugsicherung, das zu tun, und das im Zusammenwirken mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.“²³¹

Auch der frühere Behördenleiter Zeuge Fried bestätigte dies.

Zeuge Wolfgang Fried: „Na ja, vorwegschicken muss ich: Für die Flugrouten sind wir als Landesbehörden nicht zuständig. Das ist Sache der DFS - - die die im Grunde genommen installiert, und das BAF setzt sie halt rechtlich um.

[...] In der Fluglärmkommission, wo ich als Vertreter der Genehmigungsbehörde gesessen habe, sind die Flugrouten natürlich behandelt worden.“²³²

Auf die Frage, ob er Kontakt mit der DFS und mit dem BAF bezüglich Flugroutensetzungen hatte, antwortete er entsprechend verneinend.

Zeuge Wolfgang Fried: Nein. Also keine bilateralen. Es gab die Fluglärmkommission; da wurde natürlich im großen Kreis über die Flugrouten geredet. Und wir haben dort natürlich auch unsere Auffassung zu dem einen oder anderen zugrunde gelegt, sofern natürlich unsere Belange betroffen waren. Ansonsten: Bilaterale Austausche zu Flugrouten gab es nicht.“²³³

Abschließend stellte er noch richtig, dass in Gerichtsverfahren über Flugrouten verhandelt wurde. Die LuBB als Genehmigungsbehörde war aber in die Ausarbeitung und Festsetzung der Flugverfahren nicht involviert.

Zeuge Wolfgang Fried: „Verhandlungen über Flugrouten habe ich nach meiner Erinnerung zu Gerichtsverhandlungen gesagt, weil es gab ja Gerichtsverhandlungen zu Flugrouten. Ansonsten wurde über die Flugrouten nicht verhandelt, sondern das Verfahren - das sage ich jetzt als Nichtverfahrensbeteiligter, sage ich mal - ist aber so gewesen, dass die DFS die Flugrouten entwickelt hat. Sie hat mehrfach die Fluglärmkom-

²³¹ Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 28.

²³² Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 111.

²³³ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 130.

mission beteiligt. Die Fluglärmkommission hat zwei Aufgaben: Sie berät die Genehmigungsbehörde, und sie berät die Flugsicherung. Und das BAF sitzt als aufsichtsführende Behörde über die Flugsicherung mit in der Fluglärmkommission. Und dort wurden die Flugrouten vorgestellt. Es ging hin und her. Es gab auch Klagen, Gerichtsverfahren. Dort wurde verhandelt; das ist klar. Aber ansonsten waren wir als Genehmigungsbehörde bei den Flugrouten außen vor.“²³⁴

Von einem möglichen Einfluss des Landes Berlin als Gesellschafter darauf, dass die Flugrouten zur Lärmreduktion in Berlin eher über Brandenburg verlaufen sollten, hatte der Zeuge Fried keine Kenntnisse.²³⁵

d) Kein Einfluss durch die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Der Untersuchungsausschuss konnte nicht feststellen, dass die Landesregierung über ihre Vertreter im Aufsichtsrat der FBB Einfluss auf Flugverfahren genommen hat. Der Zeuge Bretschneider sagte dazu:

Zeuge Rainer Bretschneider: „Eine Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Flugsicherung läuft über die Fluglärmkommission, über die Deutsche Flugsicherung, und da wirken auch Vertreter der Flughafengesellschaft mit, genauso wie Vertreter der Kommunen und der Landkreise. Aber eine echte Einflussnahme des Aufsichtsrates gibt es da nicht.“²³⁶

Auch der Zeuge Wagner antwortete auf die Frage, ob er als Leiter Schallschutz und Umwelt bei der FBB Einfluss auf die Festlegung von Flugrouten gehabt habe oder dazu befragt worden sei:

Zeuge Ralf Wagner: „Der Flughafen hat darauf keinen Einfluss.“²³⁷

Ihre Stellung in der Fluglärmkommission hat die FBB nach Kenntnis des Untersuchungsausschusses nicht genutzt, um Einfluss auf Flugverfahren zu nehmen. So berichtete der Leiter Immissionsschutz Zeuge Dr. Johannsen:

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Na ja, also, Flugverfahren, wissen Sie ja, werden von der Deutschen Flugsicherung entwickelt, werden in der Fluglärmkommission diskutiert, also

²³⁴ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 120.

²³⁵ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 121.

²³⁶ Bretschneider, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 142.

²³⁷ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 89.

die Fluglärmkommission muss beteiligt werden. Der Flughafen hat in dieser Fluglärmkommission eine Stimme. Ich bin da nicht der Stimmberechtigte. Das ist meistens bei uns die Geschäftsführung, die das macht. Ich bin aber ständiger Gast in der Fluglärmkommission ohne Stimmrecht. Soweit ich das beobachtet habe, hat sich die Geschäftsführung in Flugroutenfragen immer enthalten. Dadurch, dass wir den Flughafen da ausgebaut haben, sorgen wir natürlich für eine gewisse Art von Lärmentwicklung. Und wie die dann verteilt wird, da wollten wir uns dann nicht einmischen.“²³⁸

Die Geschäftsführerin der FBB Zeugin Fölster erklärte dazu:

Zeugin Heike Fölster: „Die DFS ist ja eine eigene Bundesgesellschaft und hat ihre Aufgaben. Ich kann mir nicht vorstellen, dass wir da irgendeinen Einfluss gemacht haben, weil die müssen ja auch für diese Dinge, für ihre Arbeit haften. Also ich würde sagen, da gab es keinen Einfluss.“²³⁹

Auch der Geschäftsführer der FBB Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup verneinte die Frage nach einem Einfluss durch die FBB.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Zu den Flugrouten hatte die FBB aus meiner Sicht überhaupt keine Einflussmöglichkeit. Ich habe jedenfalls darauf keinerlei Einfluss genommen.“²⁴⁰

Ebenso bekräftigte der ehemalige Geschäftsführer Prof. Dr. Schwarz, dass die FBB keinerlei Einfluss auf die Auslegung der Flugverfahren genommen habe. So habe die FBB lediglich eine Stimme in der Fluglärmkommission besessen, während sich diese überwiegend aus den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der Umlandgemeinden zusammensetzte:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Das ist nämlich die Fluglärmkommission. Da können Sie sich ja vorstellen: In dieser Fluglärmkommission sitzen immer die beteiligten Bürgermeister der Umlandgemeinden. Wenn Sie einem Bürgermeister auf einmal erzählen, der nie was davon gehört hat: „Ab morgen findet aber Fluglärm bei dir statt“, da war natürlich ein Aufschrei des Entsetzens gewesen.

Insofern musste im Rahmen der Fluglärmkommission jetzt eine Lösung gefunden werden, wie denn die Flugrouten - - Also, es kam ein neuer Winkel von 15 Grad auf einmal ins Gespräch. Jetzt musste natürlich genau festgelegt werden: Wo werden die Flugrouten denn stattfinden? - Innerhalb dieser Fluglärmkommission haben wir eine von, ich weiß nicht, wie viele - - Sagen wir mal, da gibt es 25 Teilnehmer. Ich weiß gar nicht, wie

²³⁸ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 69.

²³⁹ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 50.

²⁴⁰ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 90.

viele Umlandgemeinden damals drin waren, so ungefähr geschätzt zwischen 20 und 25. Also, wir hatten eine von 25 Stimmen da drin gehabt. Insofern, glaube ich, beantwortet sich Ihre Frage auch von alleine. Wir haben da natürlich null Einfluss darauf gehabt, wie jetzt die Flugrouten konkret gelegt werden.

Das Land Brandenburg ist dazu übergegangen, dass - - Ihre jetzige Chefin der Staatskanzlei, die Frau Schneider, hat dann den Vorsitz der Fluglärnkommision übernommen. Und in dieser Fluglärnkommision wurden dann die finalen Flugrouten festgelegt oder bzw. - so geht das ja - wurden Empfehlungen an die Flugsicherung gegeben, wo denn diese Flugrouten stattfinden sollen. Das Bundesamt für Flugsicherung hat nach meiner Erinnerung noch vor der Inbetriebnahme, also irgendwie Anfang 2012, dann final festgelegt, wo diese Flugrouten stattfinden sollen. Das ist aber ohne unser Mitwirken passiert, sondern das ist im Wesentlichen aus der vom Land über die Person von Frau Schneider gesteuerten Diskussion der Bürgermeister untereinander erfolgt.²⁴¹

Zwar gab es keinen Einfluss auf die Flugverfahren selbst, jedoch die Möglichkeit, über die Entgeltordnung Anreize für ein bestimmtes Verhalten der Piloten zu setzen. Hierzu berichtete der Zeuge Dr. Johannsen:

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Na ja, also, wir haben als Flughafen relativ wenig Einfluss darauf, weil der Lärm wird ja dadurch bestimmt, erstens mal, wo die Flugzeuge langfliegen - das bestimmt die Flugsicherung -, und dann natürlich, wie die Piloten sich verhalten, wie die Schubstellungen sind. Darauf haben wir indirekt Einfluss, und das haben wir ja auch geltend gemacht über die Entgeltordnung, wie ich es bereits gesagt habe.“²⁴²

Hierzu führt er zum historischen Entstehen der zum Stichtag des Untersuchungsausschusses in Planung befindlichen einzelereignisbezogenen Abrechnung aus:

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Das ist ein guter Punkt, den Sie da ansprechen. Wir haben diese Änderungen als Erstes am Flughafen Tegel erlebt. Wir haben ja seit dem Jahr 2005 lärmabhängige Entgelte auf Basis des gemessenen Lärms, wobei der gemessene Lärm sich damals auf einen Mittelwert, der über ein Jahr gemessen wurde, für die einzelnen Flugzeugtypen bezogen hat. Es ist ja so, dass ein Flugzeugtyp durchaus von verschiedenen Airlines an einem Flughafen genutzt wird. Das erste Mal hat im Jahr 2011 die Airline Air Berlin ihr Flugverfahren angepasst. Die haben damals die soge-

²⁴¹ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 66.

²⁴² Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 88.

nannte Cutback-Höhe - - Also, das ist die Höhe, an der der Pilot den Schubhebel zurücknimmt und den Schub reduziert und dadurch quasi auch nicht mehr so stark steigt. Man kann das durchaus als Flachstartverfahren bezeichnen. Das haben die im Jahr 2011 geändert. Das haben wir nicht mitgekriegt. Das hatten sie auch nicht kommuniziert. Wir haben es allerdings mitgekriegt über unsere Entgelte, weil bestimmte Flugzeugtypen, die damals von Air Berlin verstärkt genutzt wurden, dann in eine höhere Lärmklasse gekommen sind, weil wir ja immer ein Jahr mitteln. Dann sind wir dadurch darauf aufmerksam geworden. Wir haben dann diese Änderung auch anhand unserer Flugspuren und Steigprofile nachvollziehen können. Die Lufthansa ist im Jahr 2014 nachgefolgt und hat auch die Cutback-Höhe angepasst. Die hat das kommuniziert. Da gab es auch einen Stichtag, an dem sie deutschlandweit ihre Flugverfahren geändert haben. Und dann haben wir auch ein paar Jahre später diesen Effekt, dass bestimmte Flugzeugtypen eine höhere Lärmklasse aufgrund dieser Änderung, sagen wir mal, verpasst gekriegt haben, beobachten können. Das hat dazu geführt, dass wir gesagt haben: Das Lärmentgeltverfahren oder die Systematik, die wir bis dahin betrieben hatten, funktioniert nicht mehr so gut, weil es konnte nicht verhindern, dass Airlines Flugverfahren ändern und dann höhere Pegel an den Messstellen auftraten.“²⁴³

Der Grund für die Flachstartverfahren sind Kostenersparnisse für die Airlines durch einen geringeren Kerosinverbrauch²⁴⁴.

²⁴³ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 66.

²⁴⁴ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 67.

6. Abweichung von Flugrouten

Wer, ohne dafür eine Flugverkehrskontrollfreigabe zu haben, als Luftfahrzeugführer bei Flügen innerhalb von Kontrollzonen, bei Anflügen zu und Abflügen von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle sowie bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die vorgeschriebenen Flugverfahren nicht befolgt, verstößt gegen § 33 Absatz 1 LuftVO (Luftverkehrs-Ordnung). Dieser Verstoß stellt nach § 44 Absatz 1 Nummer 29 LuftVO eine Ordnungswidrigkeit dar. Nach § 58 Absatz 1 Nummer 10 LuftVG (Luftverkehrsgesetz) stellt dies zudem eine Ordnungswidrigkeit nach dem LuftVG dar. Für Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit der Verletzung von Regeln über Flugverfahren ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die zuständige Verwaltungsbehörde.

Die vorgeschriebenen Flugverfahren, welche auf Karten als Striche dargestellt sind, bilden in der Praxis einen gewissen Korridor. Dies teilte der Zeuge Strogies mit:

Zeuge Patrick Strogies: „Die dargestellten Linien in den Flugverfahren, die Sie auf den Karten sehen, sind Ideallinien. Um diesen Bereich herum gibt es immer Toleranzbereiche, in denen auch noch das Flugverfahren als eingehalten gilt. Also, nicht jede Abweichung von der Ideallinie ist ein Verstoß gegen luftrechtliche Bestimmungen.“²⁴⁵

Zum Umgang der FBB mit Abweichungen von den vorgeschriebenen Flugverfahren führte der Lärmschutzbeauftragte des BER Zeuge Strogies aus:

Zeuge Patrick Strogies: „Die Luftfahrzeuge, die so deutlich abgewichen sind, dass sie einen Verdachtsfall für uns darstellen und wir sagen: ‚Das soll mal geprüft werden‘, da wenden wir uns an die DFS. Und wenn sich dieser Verdacht bestätigt, geht der ans BAF. Und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung führt dann ein Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen den Piloten, hört den an, lässt sich die ganzen Daten übermitteln und bewertet das. Was dabei rauskommt, kann ich Ihnen nicht sagen. Das wird uns nicht bekannt gemacht in dem Fall.“²⁴⁶

Aber nicht jede Abweichung von den vorgeschriebenen Flugverfahren stellt einen Verstoß dar. So erläuterte der Zeuge Strogies:

Zeuge Patrick Strogies: „Der Sachverhalt ‚Verstoß gegen luftrechtliche Bestimmungen‘ ist so, dass die Flugsicherung, wie ich schon sagte, über die Tonbänder verfügt, also den ganzen Funksprechverkehr, weil ja auch Luftfahrzeuge angewiesen werden können, von den Routen abzuweichen aus Sicherheitsgründen, sei es, weil eine Drohne

²⁴⁵ Strogies, Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 26.

²⁴⁶ Strogies, Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 33.

im Bereich ist, sei es, weil andere Luftfahrzeuge dort fliegen, Hubschrauber, sei es, weil Freizeitflieger dort unterwegs sind. Oder auch x-beliebige Gründe können dazu führen, dass über Funksprechverkehr eingegriffen wird in den Standardabflug und gesagt wird: Weiche bitte ab. Fliege nicht nach SID, sondern fliege in Richtung so, und halte die Höhe, oder steige weiter usw. Also, deswegen müssen die Bänder angehört werden, und das macht die DFS. Wenn da keine Gründe quasi sich ergeben, dass man sagt, es ist begründet, dieses Abweichen, dann geht alles zusammen an das BAF. Also, das BAF prüft dann quasi, bewertet dann diesen ganzen Datensatz oder die ganze Situation. Das überprüft das dann. Aber die DFS bewertet das nicht. Die prüft nur, ob dort entsprechende Rechtfertigungsgründe auf den Bändern zu hören sind bzw. auf dem Tower irgendwas notiert wurde, weil jemand schlechtes Wetter oder so etwas gemeldet hat.“²⁴⁷

²⁴⁷ Strogies, Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 34.

III. Passiver Schallschutz: Planung

Im folgenden Kapitel wird chronologisch - von der Standortentscheidung bis zum Stichtag des Untersuchungsausschusses - dargelegt, wie der Untersuchungsausschuss verschiedene Aspekte im Zusammenhang mit der Planung und Umplanung des Schallschutzes beleuchtete. Auch die rechtzeitige Evaluierung des Schallschutzprogramms und die Zahl von Fluglärm betroffener Gebäude und Haushalte nach der Inbetriebnahme des Flughafens bis zum maßgebenden Stichtag werden behandelt. Zudem wird die Grundlage für die Berechnung und Erstellung der sogenannten Schallschutzzonen aufgezeigt. Im Besonderen werden hier die Fragen 46 bis 48 sowie 50 und 51 des Einsetzungsbeschlusses beantwortet.

Einleitung

Der Flughafen BER (Berlin-Brandenburg) hat Schallschutzprogramme entwickelt, um den Lärmschutz für Anwohner und Umgebung zu gewährleisten. Schallschutz bezieht sich auf Maßnahmen, die ergriffen werden, um die Auswirkungen von Lärm zu minimieren oder zu kontrollieren. Lärm wird definiert als unerwünschter oder schädlicher Klang, der durch Geräusche verursacht wird. In Bezug auf den Flughafen BER bezieht sich Lärm in erster Linie auf den Fluglärm, der durch startende und landende Flugzeuge entsteht. Um die Auswirkungen dieses Lärms auf die Umgebung zu mindern, wurden spezifische Schallschutzmaßnahmen für den Schutz der Anwohner entwickelt. Diese Maßnahmen werden in einem Schallschutzprogramm des Flughafens BER zusammengefasst. Das Programm umfasst verschiedene Aspekte des Schallschutzes, einschließlich der Lärmdämmung von Gebäuden, der Verbesserung der Schalldämmung von Fenstern und Türen, der Einrichtung von speziellen Lüftungssystemen sowie der Durchführung von regelmäßigen Lärmmessungen und -überwachungen. Das Ziel des Schallschutzprogramms des Flughafens BER besteht darin, den Menschen in der Umgebung des Flughafens einen angemessenen Schutz vor dem Fluglärm zu bieten.

Das Schallschutzprogramm des Flughafens BER umfasst die Festsetzung eines Lärmschutzbereichs gemäß § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG). Dieser Lärmschutzbereich wurde zusätzlich zu den bereits im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 sowie im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20. Oktober 2009 festgelegten Tag- und Nachtschutzgebieten festgelegt. Mit der Festsetzung werden verschiedene Maßnahmen wie Baubeschränkungen, Anforderungen an den baulichen Schallschutz von Gebäuden sowie Erstattungs- und Entschädigungsansprüche geregelt. Gemäß § 4 Absatz 1 Nummer 1 FlugLSG ist ein Lärmschutzbereich für Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr, einschließlich des Flughafens BER, festzusetzen.

Der Lärmschutzbereich für den Flughafen BER wurde durch die Brandenburgische Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (FlugLärmSBBbgV) vom 07. August 2013 (GVBl. II Nr. 61) festgesetzt. Der Lärmschutzbereich umfasst die Tagschutzzonen 1 und 2 sowie eine Nachtschutzzone. Die Ermittlung und Festsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgt unabhängig vom Tagschutzgebiet bzw. Nachtschutzgebiet gemäß dem Planfeststellungsbeschluss bzw. Planergänzungsbeschluss und liegt in der Verantwortung des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK).

Es gibt vier Gebiete, die im Zusammenhang mit dem Flughafen und dem Schallschutz stehen. Das Tagschutzgebiet bezeichnet den Bereich um den Flughafen, der von einer Grenzlinie mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) umschlossen wird. In diesem Gebiet müssen alle zum Wohnen und Arbeiten genutzten Räume mit entsprechenden Schallschutzvorrichtungen ausgestattet werden.

Das Nachtschutzgebiet umfasst die Gebiete, die entweder von einer Grenzlinie mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 50 dB(A) oder von Grenzlinien umschlossen werden, die sechs Schallereignisse mit einem A-bewerteten Maximalpegel von 70 dB(A) pro Nacht entsprechen. In diesem Gebiet müssen alle zum Schlafen genutzten Räume mit entsprechendem Schallschutz ausgestattet werden.

Im Entschädigungsgebiet Außenwohnbereich liegt die Grenzlinie bei einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A), der während der Tagstunden ermittelt wird. Zum Außenwohnbereich gehören Terrassen, Balkone und Hausgärten, die zum dauerhaften Aufenthalt geeignet und genutzt werden. Die Eigentümer haben in diesem Gebiet Anspruch auf eine pauschale Entschädigung.

Das Entschädigungsgebiet Übernahmeanspruch umschließt das Gebiet mit einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) während der Tagstunden. In diesem Gebiet haben die Eigentümer Anspruch auf Entschädigung in Höhe des Verkehrswertes, wenn sie ihr Grundstück an die Flughafengesellschaft übergeben. Wenn der Übernahmeanspruch nicht geltend gemacht wird, besteht Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Sowohl der Fakt, dass das Planfeststellungsverfahren und die Festlegung der Flugrouten zu unterschiedlichen Zeitpunkten stattgefunden haben, als auch, dass beim Planfeststellungsverfahren noch davon ausgegangen wurde, dass auf beiden Bahnen ohne Abknickung gestartet und gelandet werden könne, führte zu Verunsicherung bei den Betroffenen, da viele erst Jahre später realisierten, dass sie vom Flughafen und dem Lärm betroffen sind.

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Also, die wichtigste Botschaft ist natürlich, dass es eine Krux ist, das Planfeststellungsverfahren und Festlegung von Flugrouten zu völlig unter-

schiedlichen Zeitpunkten stattfinden, sprich, dass also im Fall des BER ein Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2004 gefasst wird und die eigentlichen Flugverfahren, die eigentlichen Flugrouten erst sehr viel später dann festgelegt werden. Besonders problematisch am Standort Schönefeld ist auch noch, dass man beim Planfeststellungsverfahren noch davon ausgegangen ist, dass man parallel auf der Nord- und Südbahn starten und landen kann, also geradeaus ohne jede Abknickung, und dass sich dann aber herausgestellt hat: Dem ist mitnichten so, denn mindestens eine der beiden Bahnen muss beim Start um 15 Grad abknicken, weil ansonsten die Sicherheit nicht gewährleistet ist. So, und das hat natürlich zu extremer Verunsicherung bei allen Beteiligten geführt. Das hat dazu geführt, dass viele Menschen dann tatsächlich erst im Nachhinein viele, viele Jahre nach dem Planfeststellungsbeschluss begriffen haben, dass sie von diesem Flughafen und von dem Fluglärm auch betroffen sind.“²⁴⁸

Auch zum Stichtag des Untersuchungsausschusses (23. Februar 2022) sind die Schutzgebiete nicht feststehend.

Zeuge Patrick Strogies: „Die Festlegung der Flugverfahren ist grundsätzlich immer änderbar - wie Sie es gesagt haben. Also, die können immer angepasst werden. Die Festlegung der Lärmschutzzonen erfolgte ja hier am Flughafen einmal auf der Grundlage der prognostizierten Planfeststellung. Wurden dann zweimal angepasst von der Flughafengesellschaft aufgrund der abgeänderten Flugverfahren.“²⁴⁹

²⁴⁸ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 109.

²⁴⁹ Strogies, Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 58.

1. Standortentscheidung

Im Jahr 1994 führte das Ministerium für Umweltschutz, Naturschutz und Raumordnung ein Raumordnungsverfahren (ROV) durch. Dabei wurden verschiedene Standorte für einen Flughafen mit einer Drehkreuzfunktion geprüft. Es wurde auch die sogenannte Nullvariante, also das bestehende Berliner Flughafensystem mit den Flughäfen Tempelhof, Tegel und Schönefeld, untersucht. Das Ergebnis zeigte, dass der favorisierte Standort Sperenberg war, unter anderem aufgrund der geringen zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen. Es wurde auch über die Möglichkeit einer Magnetschwebebahn zur Erschließung von Sperenberg diskutiert, jedoch spielte dies nur eine untergeordnete Rolle. Schönefeld rangierte deutlich hinter den anderen genannten Standorten.

Zeuge Matthias Platzeck: „Wir haben in den 90er-Jahren [...] in der Verantwortung meines damaligen Hauses, dem Ministerium für Umweltschutz, Naturschutz und Raumordnung, ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Da ging es um die Prüfung verschiedener Standorte. Damals war das Thema noch Prüfung für einen Flughafen, der eine Drehkreuzfunktion haben sollte. [...] Und es hat sich herausgeschält, dass - - Es sollte übrigens auch die sogenannte Nullvariante geprüft werden; also das bestehende Berliner Flughafensystem - damals noch drei Flughäfen Tempelhof, Tegel und Schönefeld -, ob das die beste Zukunftslösung ist. Das [...] hatte ein relativ eindeutiges Ergebnis. [...] der Spitzenreiter [...] war Sperenberg. Das hatte viele Ursachen, unter anderem aber [...] war damals schon eine der Hauptbegründungen, dass Lärmbeeinträchtigungen nur im geringen Umfang zu erwarten sind. Was ich auch nicht mehr genau wusste, aber, ich glaube, meine Erinnerung trägt da nicht: Sperenberg ist auch im Zusammenhang mit einer Magnetschwebebahn diskutiert worden, die zur Erschließung dienen sollte [...]. Die Verkehrszeit von Berlin wäre sehr kurz gewesen. Aber das spielte nur eine randliche Rolle. Die Lärmbelästigung war, glaube ich, die Hauptrolle. Danach kamen Jüterbog-Ost und Schönefeld; [...] Schönefeld war auf jeden Fall deutlich hinter diesen eben genannten Standorten.“²⁵⁰

Der Zeuge Ahlgrimm bestätigte die Aussage des Zeugen Platzeck, dass in den 90er-Jahren die Idee eines großen internationalen Flughafens mit vier Start- und Landebahnen diskutiert worden sei. Dabei sei der Flughafen Schönefeld als ungeeignet eingestuft worden. Er ergänzt, dass die Planungen daraufhin reduziert worden seien. Es wurde beschlossen, stattdessen einen Flughafen mit zwei unabhängigen Start- und Landebahnen zu bauen.

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Das Problem liegt in den 90er-Jahren, als die Gedanken aufkamen, diesen Flughafenstandort überhaupt ins Leben zu rufen. Damals war beabsichtigt, zunächst erstmal zu prüfen einen wirklichen internationalen Großflughafen - einen

²⁵⁰ Platzeck, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 70.

Hub - mit vier Start- und Landebahnen und da mit Verkehren, die mindestens mit Frankfurt vergleichbar sind, wenn nicht sogar noch größer. Das war Bestandteil zumindest des Raumordnungsverfahrens aus dem Jahr 1994, in dem man dann ja zu der richtigen Erkenntnis kam, dass für einen solchen Flughafenstandort der Flughafen Schönefeld ungeeignet ist - war der letzte von sieben untersuchten Standorten und wurde als ungeeignet klassifiziert, was dann dazu führte, dass die Planungen vom Grunde her abgespeckt wurden und man einen Flughafen mit zwei unabhängigen Start- und Landebahnen vorgesehen hat und für den dann auch das Planfeststellungsverfahren durchgeführt hat.“²⁵¹

Am 28. Mai 1996 kam es zum sogenannten Konsensbeschluss, der erstmalig Schönefeld als Flughafenstandort festlegte und damit gegenüber Sperenberg den Vorzug erhielt. Beteiligt waren als damalige Vertreter der Gesellschafter Brandenburg, Berlin und Bund der Bundesminister für Verkehr Matthias Wissmann, der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen und der Ministerpräsident Dr. Manfred Stolpe.²⁵²

Trotz der im Raumordnungsverfahren festgestellten höheren Fluglärmbeeinträchtigung setzten sich schließlich der Bund und das Land Berlin nach Aussage des Zeugen Platzek mit Schönefeld als Flughafenstandort durch. Zu den damaligen Interessenslagen der Gesellschafter führte er aus:

Zeuge Matthias Platzek: „Also, es gab ja dann den berühmten Tag oder die Nacht des Konsensbeschlusses; 96 war das dann wohl. Und danach ist ja viel - - Also die Kollegen - - Also, es waren ja insbesondere die beiden Minister- -, also der Regierende Bürgermeister Diepgen und der Ministerpräsident unseres Landes, Manfred Stolpe, und, ich glaube, der des Bundes war damals Herr Wissmann. Und die haben sich zurückgezogen, um mit dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens umzugehen. Raumordnungsverfahrensergebnisse sind rechtlich nicht bindend, anders als bei einem Planfeststellungsbeschluss. Ich will jetzt nicht sagen, dass es nur den Charakter einer Empfehlung hat, aber es ist auf jeden Fall nicht rechtsverbindlich. Wir haben natürlich gehofft - das verhehle ich nicht - aus Sicht, aus Umweltsicht und aus der Sicht meines Hauses damals, dass dieses Raumordnungsverfahren auch das Gewicht entfaltet, dass dann Sperenberg oder Jüterbog zum Standort werden. Aber es kam anders. Schönefeld ist das Ergebnis dieser Beratung gewesen. Und danach gab es natürlich viele Deutungen; manche haben sich später bestätigt, was mir so erinnerlich ist. Manche waren vielleicht

²⁵¹ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 99.

²⁵² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 84.

nur Vermutungen. Ich will das einfach noch mal zurückrufen: Aus Berliner Sicht war die Unterstellung [...] dass einmal Sperenberg und Jüterbog [...] zu weit weg waren. Also, aus Berliner Sicht war das – man darf nicht vergessen Anfang der 90er-Jahre - tiefer Osten, irgendwo jwd.

Und zweitens natürlich die Bedenken, was sich um den Flughafen herum entfalten wird. Wenn man Frankfurt gesehen hat, wann man München, was ja im Entstehen war, vermutet hat, dann hatte man einfach auch die Bedenken, dass dann von den wirtschaftlichen Auswirkungen zu wenig in Berlin, für den Arbeitsmarkt von Berlin - - Das waren ja damals alles noch die zentralen Themen, dass Arbeit entstehen sollte, Wertschöpfung entstehen sollte. Und da waren wahrscheinlich Vorbehalte. Beim Bund war es schwieriger einzuschätzen. Da kann ich nur von dem „on dit“, was damals umging, etwas sagen, dass der Bund ja Eigner von Frankfurt und München war und gesagt wurde: Man möchte keinen Standort haben, der sich zu sehr entfalten kann und am Ende diesen beiden Standorten das Wasser abgräbt. Es ging ja noch der Streit: Wer wird das Drehkreuz neben Frankfurt werden? - Wir wissen heute, dass es München geworden ist. Aber das war damals alles noch offen. Und das war die Debattenlage, und so ist, glaube ich, dieser Konsensbeschluss dann auch zustande gekommen. Manfred Stolpe hat mir gegenüber zum Ausdruck gebracht, dass er nicht glücklich ist über diese Entscheidung. Das hat er später ja auch öffentlich gesagt. Aber, ja: Zwei zu eins, sage ich mal einfach. So ist es dann. Wir waren im Umweltministerium ausgesprochen unglücklich, weil wir seinerzeit - und das haben ja die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens auch deutlich gemacht - schon gesehen haben, dass die Lärmschutzproblematik uns jetzt in ganz anderer Schärfe begleiten wird als das da draußen; wären zwar auch zwei, drei Gemeinden gewesen, aber zahlenmäßig überhaupt kein Vergleich. Und so ist es ja letztlich dann auch gekommen.“²⁵³

Die genauen Hintergründe der Standortentscheidung zugunsten Schönefelds vermochte der Untersuchungsausschuss aufgrund von Zeitmangel nicht mehr zu beleuchten²⁵⁴.

²⁵³ Platzeck, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seiten 71-72.

²⁵⁴ Siehe Beschluss zur abschließenden Umsetzung des Untersuchungsauftrages: Beschluss 7-2/13/95.

2. Planfeststellungsbeschluss 2004

Für den Aufbau eines Flughafens in Deutschland ist eine Planfeststellung gesetzlich vorgeschrieben. Diese führt zur Erstellung eines Planfeststellungsbeschlusses, der eine zentrale rechtliche Grundlage für den gesamten Flughafen bildet. Dieser Beschluss beinhaltet auch detaillierte Vorgaben für das Schallschutzprogramm des Flughafens. Um die Auflagen des Beschlusses zur Vermeidung und Minderung von Fluglärm umzusetzen, hat der Flughafen Berlin Brandenburg bereits vor Eröffnung ein Schallschutzprogramm entwickelt. Dieses Programm soll sicherstellen, dass die Geräuschpegel in den betroffenen Räumen einen bestimmten Wert nicht überschreiten.

Zeuge Michael Halberstadt: „Für Vorhaben wie den Aufbau eines Flughafens ist es in der Bundesrepublik Deutschland ja rechtlich vorgegeben, dass eine Planfeststellung stattfindet. Diese Planfeststellung mündet dann am Ende in einen Planfeststellungsbeschluss. Und dieser Planfeststellungsbeschluss, der ja auch für den Flughafen Berlin Brandenburg besteht, ist eine der zentralen rechtlichen Grundlagen für den gesamten Flughafen, für den Betrieb des Flughafens, für die Errichtung des Flughafens und ist auch eine zentrale Stelle, rechtliche Grundlage für das Schallschutzprogramm des BER. Dort, in diesem Planfeststellungsbeschluss, der im Übrigen 1 171 Seiten wohl hat, sind auch detaillierte Themen zum Schallschutzprogramm des BER beinhaltet.“

Um die Auflagen dieses Beschlusses dann zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms umzusetzen, hat der Flughafen Berlin Brandenburg ein umfangreiches Schallschutzprogramm aufgelegt, was natürlich in der zeitlichen Historie weit vor der dann in 2020 erfolgten Inbetriebnahme des BER schon ausgelöst wurde. Mit diesem Schallschutzprogramm soll sichergestellt werden, dass im Inneren von anspruchsberechtigten Räumen ein bestimmter Geräuschpegel, ein Geräuschniveau nicht überschritten wird.“²⁵⁵

Auch die Einteilung der Schallschutzgebiete beruht auf dem Planfeststellungsbeschluss und dem Planergänzungsbeschluss.

Zeugin S.: „Die Einteilung der Schutzgebiete geht ja auf den Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 und den Planergänzungsbeschluss vom Oktober 2009 zurück. Zugrunde gelegt wurden ein Flugzeugmix, ein Prognosemodell und technische Regelungen für Fluglärm.“²⁵⁶

²⁵⁵ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 44.

²⁵⁶ S., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 85.

Die Berechnung von Lärmschutzbereichen erfolgte je nach Zeitpunkt nach verschiedenen technischen Anleitungen.

Zeuge Patrick Strogies: „Die Berechnungen erfolgen meines Wissens nach [...] einer AzB. Kommt drauf an, ob Tag- oder Nachtschutz. Da gab es ja unterschiedliche Rechtsgrundlagen aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume der Planfeststellung und Planergänzung, einmal AzB 08, einmal AzB DLR, später dann noch Fluglärmschutzverordnung, die ja mit der 08 relativ identisch ist.“²⁵⁷

AzB steht für "Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen" und ist eine Leitlinie für den Schallschutz in Gebieten, die von Fluglärm betroffen sind. AzB 08 ist die aktualisierte Version aus dem Jahr 2008. AzB DLR steht für eine Version der "Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen" mit Ergänzungen der DLR, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Die Fluglärmschutzverordnung (FlugLSV) ist eine Verordnung in Deutschland, die den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm regelt. Sie legt Grenzwerte für den Lärmschutz fest und regelt Maßnahmen zum Schallschutz im Umfeld von Flughäfen. Bei der Berechnung von Fluglärm werden verschiedene Parameter berücksichtigt, wie beispielsweise die Anzahl der Flugbewegungen, die Art der Flugzeuge (Flugzeugmix), die Flugrouten, die Flugzeuggeräuschpegel und die zeitliche Verteilung der Flüge. Diese Parameter werden verwendet, um den zu erwartenden Lärmpegel in den betroffenen Gebieten zu berechnen und mögliche Schutzmaßnahmen zu planen.

Der dem Planfeststellungsbeschluss und dem Planergänzungsbeschluss zugrundeliegende Flugzeugmix basierte auf den Prognosen von 1999/2000 und ging davon aus, dass der BER ein Hub für große Flugzeuge sein würde. Da sich diese Prognosen als falsch erwiesen, wurden die Lärmpuffer in den Maßnahmen überschätzt. Ab 2016 wurde die Dimensionierung auf Grundlage des tatsächlichen Flugverkehrs und der heutigen Flugzeuge vorgenommen.

Zeuge Ralf Wagner: „Bis 2016 war die Grundlage der Dimensionierung, nicht der Konturen der Schutzgebiete, der Dimensionierung einzelner Maßnahmen - - Die werden ja immer so gerechnet, dass sie einen Außenpegel haben. Und dieser Außenpegel muss so gedämmt werden, dass eben die Vorgaben der Planfeststellung - 55 dB - erfüllt werden. Bis 2016 war die Grundlage dieser Berechnung der Außenpegel der sogenannte alte Flugzeugmix. Damit ist gemeint: im Prinzip die Planungsgrundlagen aus der Planfeststellung von 1999/2000, also als das Verfahren begann. Dieser Mix enthielt eben die damaligen Prognosen. Man ging damals davon aus, dass der BER ein Hub wird, ein Umsteigeflugplatz mit großen, vierstrahligen Flugzeugen, die die Passagiere in alle Welt bringen. Wir wissen inzwischen: Das ist nicht passiert, und das wird auch nicht

²⁵⁷ Strogies, Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 44.

passieren - absehbar. Wird nicht passieren. Gleichwohl haben wir bis 2016 diesen Flugzeugmix weiter berücksichtigt. Der führte dazu, dass die Pegel, die dieser Dimensionierung technischer Maßnahmen zugrunde gelegt werden, sehr hoch waren, überschätzend gegenüber dem Lärm, der durch den heute stattfindenden Verkehr, durch die heutigen Flugzeuge tatsächlich stattfindet. Insofern ist da ein gewisser Puffer in den Maßnahmen drin gewesen, ein sehr großer Puffer.“²⁵⁸

Die Lärmberechnungen als Grundlage der Schallschutzplanung und Umplanungen wird von der FBB beauftragt und von der LuBB beaufsichtigt.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Also, im Rahmen der Planfeststellung war es ja so: Wir haben einen Planfeststellungsantrag eingereicht. Teil dieses Planfeststellungsantrags waren ja auch Lärmberechnungen, und auf Basis dieser Lärmberechnungen gab es die Bestimmung der Schutzzonen. [...] Das heißt, wenn es daran jetzt Änderungen geben soll, geben wir das in Auftrag. Die LuBB ist natürlich Aufsichtsbehörde, und die wird das beaufsichtigen, ob das alles mit rechten Dingen zugeht. Aber die Berechnungen, so wie auch schon in der Planfeststellung, die werden von uns beauftragt.“²⁵⁹

Der Zeuge Halberstadt erläuterte die Schutzgebiete wie folgt:

Zeuge Michael Halberstadt: „Rund um den BER gibt es ein Tagschutzgebiet und ein Nachtschutzgebiet. Diese Gebiete sind anhand von prognostizierten Fluglärmpegeln und Flugrouten berechnet worden. Die Grundlagen dafür sind im Planfeststellungsbeschluss auch definiert. Zum Nachtschutzgebiet gehören alle Gebiete, in denen der Prognose nach ein Dauerschallpegel von 50 dB erreicht wird oder in denen durchschnittlich mindestens sechs Lärmereignisse pro Nacht mit einer Lautstärke von mindestens 70 dB gemessen werden. Zum Tagschutzgebiet gehören alle Gebiete, in denen in der Prognose ein Dauerschallpegel von 60 dB erreicht wird. Wohneinheiten, die innerhalb dieser Gebiete liegen, haben Anspruch auf Schallschutz für Räume, die am Tag bzw. in der Nacht genutzt werden. Diese vorher genannten Dezibelgrenzen beziehen sich immer auf die verkehrsreichsten sechs Monate eines Jahres. Klar definiert ist auch, welches Ziel die Schutzmaßnahmen im Tagschutz und im Nachtschutz sicherstellen müssen. Das Nachtschutzziel besagt, dass ein Lärmpegel von 50 dB im Durchschnitt nicht mehr als sechsmal pro Nacht überschritten werden darf. Das Tagschutzziel besagt, dass ein Lärmpegel von 55 dB im Durchschnitt weniger als 0,005-mal pro Tag überschritten werden darf. Das Tagschutzziel ist somit sehr viel anspruchsvoller als das

²⁵⁸ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 95.

²⁵⁹ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 88.

Nachtschutzziel, was dann auch bedeutet, dass die Schutzmaßnahmen, die hier realisiert werden, sehr viel umfangreicher, teurer sind und aufgrund der Dimension durchaus auch schon an die Grenzen des technisch überhaupt Machbaren stoßen.“²⁶⁰

Zur vom Zeugen Halberstadt angesprochenen besonderen Strenge des Tagschutzziels erklärte die Zeugin Dorn, dass die FBB dieses anders ausgelegt und angewandt hat und erst nach einer Entscheidung durch das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg²⁶¹ eine Korrektur vornahm.

Zeugin Christine Dorn: „Das ist ganz einfach: aus Kostengründen. Die haben sich ausgerechnet, was das kostet mit keiner Überschreitung, mit einer Überschreitung, mit sechs Überschreitungen. Und sie haben sich gesagt: Warum soll denn der Tagschutz am Tag strenger sein als der inzwischen vom Bundesverwaltungsgericht genehmigte Schutz in der Nacht, der ja ursprünglich, 2004, den gleichen Wortlaut hatte: keine Überschreitung.

Und weil der 24-Stunden-Betrieb aber nicht genehmigungsfähig war und wir darin in Leipzig gewonnen haben und die Leipziger Verwaltungsrichter gesagt haben: „Geht hin und schützt die Leute besser und schickt weniger Flugzeuge in der Nacht“, hat man das zum Anlass genommen, das Päckchen noch mal aufzumachen, und hat aus der Formulierung „keine Überschreitung“ „nicht mehr als durchschnittlich sechs Überschreitungen“ gemacht. Das heißt, man hat das Schutzniveau in der Nacht, obwohl man es eigentlich verbessern sollte, verschlechtert.

Wir haben auch versucht, dagegen - - Oder, nein: Wir haben dagegen geklagt, haben uns damit aber leider nicht durchsetzen können, weil inzwischen das Fluglärmenschutzgesetz mit demselben Schutzniveau ergangen war. 2007 ist das ergangen und dann das untergesetzliche Regelwerk danach. Deshalb haben die Richter gesagt: Was für andere Flughäfen okay ist, muss hier auch okay sein. - Damit war das Schutzziel in der Nacht festgezurr mit durchschnittlich nicht mehr als sechs Überschreitungen. Und jetzt hat der Flughafen einfach gesagt: Das ist doch total ungerecht, wenn der Tagschutz besser sein soll als die Nacht. - Damit wollte man wirklich sehr, sehr viele Millionen Euro sparen. Das ist unbestritten. Das haben wir ja auch durch Akteneinsicht in den Gerichtsunterlagen nachlesen können.“²⁶²

²⁶⁰ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 30.

²⁶¹ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25. April 2013 – OVG 11 A 14.13.

²⁶² Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seiten 84-85.

Die Position der Flughafengesellschaft vor den OVG-Entscheidungen zur Auslegung des Tagschutzzieles beruhte nach Aussage des Zeugen Schwarz auf dem Planfeststellungsbescheid, welcher widersprüchliche Definitionen des Tagschutzzieles zwischen dem verfügenden Teil („keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A)“²⁶³) und dem begründenden Teil („55 dB(A) [...] im Innenraum regelmäßig (durchschnittlich nicht mehr als 6 Ereignisse pro Nacht mit 55 dB(A) im Rauminnern) eingehalten werden“²⁶⁴) aufgewiesen habe. Zur Auslegung des Wortes „regelmäßig“ habe die Flughafengesellschaft ein Urteil des OVG Münster im Fall des Flughafens Düsseldorf aus dem Jahr 2007 herangezogen. Demnach sei es „nicht zu beanstanden, dass der Beklagte [Flughafen Düsseldorf, Anm. d. Red.] das Spitzenpegelkriterium von L(max) 55 dB(A) unter den Vorbehalt ‘regelmäßig’ gestellt und durch die in der mündlichen Verhandlung erfolgte Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses im Sinne einer zulässigen Überschreitenshäufigkeit von sechzehn definiert hat“.²⁶⁵ Damit die Nacht nicht schlechter als der Tag geschützt wird, entschied sich die FBB dazu, dem Schallschutzprogramm das Ziel einer bis zu sechsmaligen Überschreitung der 55 dB-Grenze zugrunde zu legen:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Na, ich hatte ja schon mal angedeutet, dass der Planfeststellungsbescheid in diesem Punkt, salopp formuliert, etwas schludrig gewesen ist. Nach meiner Erinnerung war es in dem verfügenden Teil so gewesen, dass die Planfeststellungsbehörde, die ja damals unter der Leitung von Herrn Bretschneider stand, festgelegt hatte, dass das Schallschutzziel nicht mehr als 55 dB sein sollte. In dem begründenden Teil war allerdings die Rede davon, dass dieses Schallschutzziel von 55 dB nicht regelmäßig überschritten werden sollte. Und darüber hinaus hatte er im begründenden Teil festgelegt, dass in der Nacht das Schutzziel sechsmal 55 ist und bei besonderen Einrichtungen wie Krankenhäusern, Kindergärten etc., glaube ich, bei 16-mal 55. [...] Das ist nicht ganz widerspruchsfrei, um das mal vorsichtig zu formulieren. Jetzt war die Frage gewesen: Wie geht man eigentlich damit um? - Da sagte die Genehmigungsbehörde: Das regeln wir im Vollzug. - Und von daher hatten wir ein Vollzugskonzept erstellt, das auf dem damaligen Stand der Erkenntnisse fußte. Also, die ganzen Schallschutzmaßnahmen an den anderen Flughäfen waren auf der Basis sechsmal 55. Ich selbst war, bevor ich hier Geschäftsführer in Berlin wurde, fünf Jahre

²⁶³ MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, Band 1 Seite 105.

²⁶⁴ MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, Band 1 Seite 577.

²⁶⁵ Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 16. Mai 2007 – 20 D 128/05.AK – Rn. 208.

lang Geschäftsführer des Flughafens Düsseldorf gewesen. In Düsseldorf war eine ähnliche Fragestellung anhängig gewesen. Die ist auch damals beklagt worden. Das ist dann vor das OVG Münster gegangen. Das OVG Münster hatte seinerzeit bei der Interpretation dieses Begriffes „regelmäßig“ ausgeführt, das ist 16-mal 55, also genau so, wie Herr Bretschneider die besonderen Einrichtungen schützen wollte. Dann haben wir gesagt: Kann ja nicht sein, dass der Tag besser geschützt wird als die schützenswerte Nacht, die mit sechsmal 55 geschützt werden sollte. - Und wir haben gesagt: In praktisch Verbesserung des OVG-Urteils Münster wollen wir auch besser schützen als diese besonderen Einrichtungen 16-mal 55. - Also, insofern wurde dieses Programm aufgelegt auf sechsmal 55. Das war aber jetzt keine Geheimaktion, sondern das war absolut transparent. [...] Dagegen sind ja auch genug Bürgerinitiativen Sturm gelaufen. Also, wir haben auf sechsmal 55 - - Die Genehmigungsbehörde, die uns ja kontrollieren musste, hatte das auch so akzeptiert, und so wurde geschützt. Jetzt gab es ja besonders umtriebige Rechtsanwaltskanzleien, die da die Anwohner auf die Barrikaden geschickt haben, und hatten dann auch eine hinreichende Anzahl von Klägern zusammen, sodass sie offensichtlich auch diese Unschärfe da erkannt haben und vor dem OVG geklagt haben. Die Klage war ja nicht gegen uns als Flughafen gewesen, sondern gegen die Planfeststellungsbehörde. [...] Es gab dann Mitte 2012 [...] hinreichende Hinweise, dass das, was bisher gemacht wurde, nicht ausreicht. Deshalb ist das Schallschutzprogramm ja noch mal dann nach diesen Hinweisen entsprechend erhöht worden.“²⁶⁶

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat auf Antrag von Schallschutzberechtigten bereits am 15. Juni 2012 mit Beschluss das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg im Wege der einstweiligen Anordnung verpflichtet, durch geeignete aufsichtsrechtliche Maßnahmen gegenüber der FBB GmbH als Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass für den Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) in Kinderzimmern und den kombiniert genutzten Wohn- und Schlafräumen der Wohngebäude der Berechtigten ab Inbetriebnahme der neuen südlichen Start- und Landebahn des Flughafens Berlin Brandenburg bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten.

So stellte es fest:

„Das gegenwärtige Schallschutzprogramm der Vorhabenträgerin beruht auf der unzutreffenden Annahme, dass der Maximalpegel von 55 dB(A) im Rauminnern pro Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate bis zu sechs Mal überschritten werden dürfe (NAT-Kriterium 6). Es verfehlt das planfestgestellte Tagschutzziel auch insoweit, als es bis zum Jahr 2015 zu einer durchschnittlichen Überschreitung des maßgeblichen

²⁶⁶ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 66-67.

Maximalpegels von "weniger als einmal täglich" (NAT-Kriterium 1) führt und in der Konsequenz eine stufenweise Umsetzung des baulichen Schallschutzes bedingt.²⁶⁷

Und:

„Die Genehmigungsbehörde ist bei einer systematischen Verfehlung des Schutzziels durch den Vorhabenträger verpflichtet, die Erfüllung der Lärmschutzaufgaben im Wege ihres aufsichtsrechtlichen Instrumentariums durchzusetzen [...]“²⁶⁸

Mit Bescheid vom 2. Juli 2012 erließ das zuständige Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft den Vollzugsbescheid zur Umsetzung des OVG-Beschlusses gegenüber der FBB GmbH²⁶⁹. Der sofortige Vollzug wurde angeordnet²⁷⁰.

Das MIL stellte in einem Schreiben vom 15. August 2012 an die FBB fest, dass die Forderung, dass der Maximalpegel von 55 dB(A) im Rauminnern niemals überschritten werden dürfe, aus mathematisch-technischer Sicht objektiv nicht zu erfüllen sei und dass die Bestimmung, dass keine höheren Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten dürften, nur bedeuten könne, dass der bauliche Schallschutz so zu dimensionieren sei, dass durchschnittlich weniger als einmal (d. h. $<0,5 \times$) pro Tag ein Maximalpegel von 55 dB(A) im Rauminnern auftritt. Gleichwohl bleibe der Ausgang etwaiger Gerichtsverfahren zu dieser Auffassung abzuwarten. In ihrem Schreiben vom 20. August 2012 an das MIL teilte die FBB mit, dass sie ihrem Schallschutzprogramm die Vollzugshinweise des MIL vom 15. August 2012 ($<0,5 \times 55$ dB(A)) zugrunde legt. Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg entschied mit Urteilen vom 25. April 2013²⁷¹, dass die Auslegung des MIL in seinem Schreiben vom 15. August 2012, der Maximalpegel von 55 dB(A) dürfe tagesdurchschnittlich bis zu $0,5 \times$ überschritten werden, nicht tragfähig sei.²⁷²

²⁶⁷ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15. Juni 2012 – OVG 12 S 27.12.

²⁶⁸ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15. Juni 2012 – OVG 12 S 27.12.

²⁶⁹ Vogelsänger, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 94.

²⁷⁰ Vogelsänger, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 94.

²⁷¹ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteile vom 25. April 2013 – OVG 11 A 14.13 und drei weitere Parallelurteile: OVG 11 A 7.13, 11 A 15.13, 11 A 19.13.

²⁷² Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 93.

Durch den Beschluss des Oberverwaltungsgerichts am 15. Juni 2012 wurde endgültig festgelegt, dass keine Überschreitung des Schwellenwertes gestattet ist. Dennoch zeigt der Verlauf der Klageverfahren und das abschließende Urteil, dass die Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses nicht völlig eindeutig waren und Interpretationsspielraum zuließen.²⁷³

Zum Hintergrund und zu den Konsequenzen führten die Zeugen Ahlgrimm und Habermann übereinstimmend aus:

Zeuge Carl Ahlgrimm: „So, wie der Schallschutz im Planfeststellungsbeschluss festgelegt wurde, so wurde er ja in den ersten Jahren von der Flughafengesellschaft überhaupt nicht anerkannt in dieser Größenordnung und in dieser Qualität. Die Flughafengesellschaft stand ja auf dem Standpunkt, dass gerade im Tagschutzbereich ein deutlich niedrigeres Niveau, nämlich berechnet günstigstenfalls nach NAT-6-Kriterium, umzusetzen sei. Und das hat dazu geführt, dass Klagen von NGOs bzw. von Privatpersonen geführt wurden, die dann irgendwann in einem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg mündeten, was dann ganz klar gesagt hat: Nein, liebe Leute, wir reden hier nicht von einem NAT-6-Kriterium für einen Tagschutz, sondern wir reden davon, dass in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres ein bestimmter Schallwert im Inneren der Wohnräume nicht einmal überschritten werden darf. Und das genau hat dann ja erst dazu geführt, dass die FBB eingelenkt hat und zukünftig jedenfalls mit den Vorgaben an die Gutachter, dieses Schutzziel zu erreichen, den Schallschutz berechnet hat und dann natürlich die Feststellung treffen musste, dass rund die Hälfte aller Gebäude im Tagschutzbereich gar nicht geschützt werden kann, sondern in die Entschädigungsregelung fällt, weil mit den entsprechenden finanziellen Mitteln ein entsprechender Schallschutz nicht umgesetzt werden kann.“²⁷⁴

Und weiter:

Zeuge Bernd Habermann: „Im Planfeststellungsbeschluss steht zum Schallschutz ganz eindeutig drin, dass im Rauminneren kein höherer Schallpegel als 55 dB(A) entstehen darf. Der Flughafen hat aber aus dem Nachtflugschutzprogramm dieses NAT-Kriterium, also das sechsfache Überschreitungskriterium, mit einfließen lassen, und dann waren, das ist ja allgemein bekannt, die ganzen Schallschutzberechnungen falsch. Und dann wollten die Landesregierung und Flughafen - - Die sagten, mit 140 Millionen kommen sie aus. Dadurch, dass man jetzt nicht die 55 dB(A), die festgelegt waren im Gerichtsbeschluss, sondern sechs Überschreitungen zugelassen hat, wurden

²⁷³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 164.

²⁷⁴ Ahlgrimm, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 108.

alle Schallberechnungen - - Vorher war es eine komplexe Ermittlung, nachher war es eine Anspruchsermittlung, und dann musste alles noch mal neu berechnet werden.“²⁷⁵

Weil die Flughafengesellschaft sich vor dem Urteil grundsätzlich nicht an das planfestgestellte Schutzziel hielt, erhielten die betroffenen Anwohner daher im Rahmen der Anspruchsermittlung zu geringe Kostenerstattungen.

Zeugin Christine Dorn: „Und ich habe am 22.09.2011 [...] hier in Potsdam als Sachbeistand für den Bürgermeister Ortwin Baier vorgetragen²⁷⁶, dass sich der Flughafen nachweisbar nicht an das planfestgestellte Schutzziel hält, und zwar ganz grundsätzlich und bei allen Anspruchsberechtigten im Tagschutzgebiet, die er bearbeitet. Alle Kostenerstattungsvereinbarungen sind zu gering dimensioniert, und zwar auf täglich sechs Grenzwertüberschreitungen, genau, haben die immer gerechnet, mit 180 Tagen im verkehrsreichsten halben Jahr. Also, die haben 1 079 Grenzwertüberschreitungen zugelassen, und erst ab der 1 080. Lärmüberschreitung von 55 dB setzte der Schutz ein. Und der war im Mittel mehr als 10 dB schlechter, als er hätte sein sollen. Wie haben wir das gemacht? Wir haben einen Akustiker beauftragt, der das zurückgerechnet hat aus den Kostenerstattungsvereinbarungen, die wir hatten. Er hat sich das Datenerfassungssystem vom Flughafen geben lassen und hat das selbst nachgerechnet, und die Werte stimmten.“²⁷⁷

So stellte das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg im April 2013 fest:

„Soweit der Beklagte zunächst behauptet hat, dass sich der bauliche Schallschutz mit Blick auf das Maximalpegelkriterium nur berechnen ließe, wenn man statt auf die sechs verkehrsreichsten Monate auf den Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate abstellt, ist dies unzutreffend²⁷⁸. [...]

Es ist aber rechtlich zu beanstanden, dass der Beklagte nicht schon das Ergebnis des gesamten Prognosezeitraums der sechs verkehrsreichsten Monate, sondern erst das Ergebnis des Durchschnittstages dieses Zeitraums der Rundung unterzieht, was dazu führt, dass im gesamten Prognosezeitraum nicht weniger als eine, sondern weniger als 90 Überschreitungen des maßgeblichen Maximalpegels zulässig wären²⁷⁹. [...]

²⁷⁵ Habermann, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 137.

²⁷⁶ Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft, Protokoll 27. Sitzung vom 22.09.2011.

²⁷⁷ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 52.

²⁷⁸ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25. April 2013 – OVG 11 A 14.13 –, Rn. 58.

²⁷⁹ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25. April 2013 – OVG 11 A 14.13 –, Rn. 62.

Dies zugrunde gelegt, wird dem Tagschutzziel hinreichend Rechnung getragen, wenn, wie von den Klägern begehrt, tagsüber höhere A-bewertete Maximalpegel als 55 dB(A) in den sechs verkehrsreichsten Monaten rechnerisch insgesamt weniger als einmal auftreten, bzw. bezogen auf den Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate die Überschreitungshäufigkeit des Maximalpegels von 55 dB(A) weniger als 0,005 beträgt²⁸⁰.

Von Seiten der Aufsichtsbehörde wurde bezüglich der bereits geschlossenen Kostenvereinbarungen aufgrund dieser Entscheidung nicht eingeschritten.

Zeugin Christine Dorn: „Und wenn man nun gehofft hatte, dass das dazu führen würde, dass die Behörde mit Blitz und Donner beim Flughafen vorstellig wird und sagt: „So geht das nicht. Dieses Schutzniveau war notwendige Bedingung, um diesen Standort überhaupt genehmigen zu können, und da müsst ihr jetzt durch. Und wenn ihr euch verkalkuliert habt mit euren 3 Millionen D-Mark, dann tut es uns leid. Das ist ein rechtskräftig planfestgestelltes Schutzziel, und das habt ihr jetzt durchzuführen“ - - So ist es aber leider nicht gewesen, sondern man hat den Flughafen machen lassen und hat sich eine rein juristische Ausrede überlegt, weshalb man als Behörde nicht einschreiten muss.“²⁸¹

Die Behörde hätte laut der Zeugin Dorn folgendes mitgeteilt:

„Nach Abschluss einer Kostenerstattungsvereinbarung besteht für die Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit, aufsichtlich einzuschreiten. Dies ergibt sich daraus, dass es in der Hand des Berechtigten liegt, seinen Anspruch ganz oder teilweise geltend zu machen. Wird dieser Anspruch durch einen Vertrag in einer Weise ausgeformt, die hinter den Zielen des Planfeststellungsbeschlusses zurückbleibt, besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, gegen den Willen des Berechtigten weitergehende Maßnahmen zu fordern oder durchzusetzen.“²⁸²

Für die FBB bedeutete der April 2013 hingegen mit der Neuaufsetzung die relevanteste Änderung des Schallschutzprogramms in ihrer Geschichte.

Zeuge Michael Halberstadt: „Ich glaube, dass es richtiger ist, das von dem Thema der Widersprüche zu lösen und das im Kontext der Klageverfahren zu sehen, die ja dann dazu geführt haben, dass sehr wohl die Anwendung und Umsetzung dieses Schall-

²⁸⁰ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25. April 2013 – OVG 11 A 14.13 –, Rn. 63.

²⁸¹ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 52.

²⁸² Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 53.

schutzprogrammes sich in Teilen ja auch drastisch verändert hat. Also, die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes, wenn man da eine aus 2013 nimmt, die ja dann die Schallschutzziele, die im Planfeststellungsbeschluss beinhaltet sind, neu ausgelegt hat, die hat zu einer grundsätzlichen Neuaufsetzung dieses ganzen Schallschutzprogrammes geführt und damit natürlich auch zu einer veränderten Vorgehensweise. Diese OVG-Urteile - es gibt ja mehrere davon, die dann zu Veränderungen geführt haben -, die haben 2013 ausgelöst, dass alles neu gemacht wurde. Spätere haben dazu geführt, dass die Betroffenenansprüche dann neu ermittelt wurden und neue Anspruchsermittlungen versandt wurden.“²⁸³

Die Neuaufsetzung des Schallschutzprogrammes wurde auch von großen internen organisatorischen Veränderungen begleitet.

Zeuge Ralf Wagner: „Es gab ja im Frühjahr 2013 ein sehr einschneidendes Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg zu den Schutzziele im Tagschutz, [...] So. Was habe ich da getan? Zunächst einmal war das Projekt - na ja, ich muss es so sagen - zu reorganisieren. Was heißt das? Wir haben damals begonnen, und es war mir auch sehr wichtig, einen einheitlichen Bearbeitungsprozess aufzusetzen, in dem auch ganz klar definiert ist: An welchen Stellen passiert was, mit welchen Instrumenten? Welche Dokumente werden verwendet? Welche Normen sind zu berücksichtigen usw. usf.? Wenn Sie wollen, können wir gerne in die Tiefe gehen; aber das ist einfach nur, dass Sie mal so ein bisschen den Hintergrund kennen. Es ist natürlich auch organisatorisch einiges zu tun gewesen. Wir haben damals, ja, im Prinzip drei Teams etabliert in der damaligen Abteilung Schallschutz, die es auch heute noch so gibt, nämlich einmal ein Team „Technischer Schallschutz“, wo Ingenieure und Architekten arbeiten, die unsere Dienstleister führen - wir haben ja auch per europaweiter Ausschreibung gewonnen -, schalltechnische Büros unter Vertrag. Wir haben ein zweites Team damals gegründet, was neu war. Und auch da ist einiges an Grundlagenarbeit zu machen gewesen, nämlich mit dem Urteil von 2013 ist ja auch die Thematik der Verkehrswertermittlung ganz akut geworden, die es vorher so nicht brauchte. [...] Dann aber zurück zur Organisation: Wir haben noch ein weiteres Team, was es rudimentär schon gab, aufgebaut, nämlich ein Team, das sich mit dem sogenannten Antrags- und Beschwerdemanagement beschäftigt hat. Sie kennen ja die Zahlen: Wir haben Tausende Anträge damals schon gehabt. Seitdem kamen noch viele dazu, und die mussten eben in einer geordneten Art und Weise möglichst alle gleich, soweit das inhaltlich gerechtfertigt ist, behandelt werden. Das war eine Aufgabe, die hat sich im Prinzip über Jahre hinweg

²⁸³ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 43.

gezogen. Und, wie soll ich sagen? - Man konnte auch ein Stück weit öffentlich sehen, was da letzten Endes an Grundlagen herausgekommen ist.“²⁸⁴

Aber nicht nur interne Prozesse, sondern auch die Informationspolitik nach Außen hatte sich drastisch verändert.

Zeuge Ralf Wagner: „Wir haben dann eine Art Informationsoffensive gestartet und haben begonnen, in 2014 bereits - der eine oder die andere von Ihnen war vielleicht auch mal dabei - vor Ort in den betroffenen Kommunen abends, 18, 19 Uhr, Informationsveranstaltungen zu machen. Die liefen dann immer so, dass ich eine Dreiviertelstunde einen Vortrag gehalten habe, dargelegt habe: Was sind die Rechtsgrundlagen? Wie werden Ansprüche ermittelt? Und dann begann im Prinzip eine Diskussionsrunde, wo jeder/jede seine/ihre Bedenken vortragen konnte oder auch Fragen stellen konnte. Es wurden viele Einzelgespräche geführt. Wir haben aber auch die Baufirmen ausdrücklich mit dazu eingeladen, um einfach den Anwohnern die Möglichkeit zu geben, mit einer Baufirma in Kontakt zu kommen. Die Leute wurden alle persönlich eingeladen. Wir haben auch alle eingeladen. Bisher gab es da 39 Veranstaltungen. Wir haben 2016 dann begonnen, einen weiteren Schritt in dieser Informationskampagne zu gehen; nämlich wir haben begonnen, Schallschutztage zu veranstalten, immer im Sommer, meistens im Juni. Und das war im Prinzip ein ähnliches Format, ja, aber zentralisiert am Flughafen, und haben dafür sehr ausgiebig geworben in der lokalen Presse, im Hörfunk, und haben Plakate aufgestellt und Ähnliches.“²⁸⁵

Gefragt nach der Öffentlichkeitsarbeit nach der Veränderung der Entschädigungszahlungen erklärte übereinstimmend auch die Zeugin Meichsner, dass die Betroffenen gezielt angesprochen worden sind.

Zeugin Rosemarie Meichsner: „Also, ich habe von dieser - - Wir wussten natürlich, dass das anders entschieden wurde. Und wir haben auch gesehen, dass ein Großteil der Leute jetzt anders - - also ihre Berechnung gekriegt haben. Aber die wurden auch gezielt angeschrieben bzw. die Leute haben sich ja schon selber gemeldet. Und das ist ja auch der Bereich, der bei uns am reibungslosesten abgelaufen ist. Die Leute haben sich gemeldet, haben ihre Entschädigungen bekommen für - - also, die mehr als 30 % des Wertes hatten. Und ja, leider setzt nicht jeder dann das um, was er bekommen hat dafür. Aber dafür hatten wir ja nun keine Handhabe mehr. Aber das wurde nicht weiter

²⁸⁴ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seiten 75-76.

²⁸⁵ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 76.

kommuniziert, sondern es wurden immer nur die Betroffenen auch gezielt angesprochen.“²⁸⁶

Der Zeuge Mehdorn berichtete von der Einrichtung eines Bürgerhauses als Anlaufstelle für die Anrainer:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wir haben parallel ein Bürgerhaus eingerichtet, weil die Unruhe im Umfeld des Flughafens war schon sehr groß. Wir haben in diesem Bürgerhaus immer den Stand der Dinge dargestellt. Das hatte Sprechzeiten. Das war nicht 24 Stunden offen, das hatte aber Öffnungszeiten, und wir haben uns in diesem Haus auch mit den einzelnen Initiativen, den Bürgermeistern, Gemeinderäten - - Jeder, der Redebedarf hat und sich mit uns austauschen wollte, den haben wir da empfangen und haben dort versucht, die Kommunikation, die es vorher nicht gab, zu verbessern und so herzustellen, dass selbst diejenigen, und das war ja die Mehrzahl, die den Flughafen gar nicht an diesem Platz haben wollten, mindestens verstanden haben, was wir tun und wie wir uns bemühen, dass wir das alles entsprechend der Gesetzeslage umsetzen wollen. Aber wir mussten auch um Zustimmung bitten, denn das kostet Zeit und ist nicht über Nacht zu machen gewesen. Aber ich denke, Herr Wagner und sein Team haben relativ den Respekt der Bürgerinitiativen und der Anrainer gewonnen, und die Glaubwürdigkeit hat eine große Rolle gespielt, die er da erreicht hat. Und ich denke, das Verfahren ist sehr gut abgelaufen, und der Flughafen hat da ordentliche Arbeit geleistet.“²⁸⁷

Schon im Jahr 2008 hatte das Infrastrukturministerium in Brandenburg gegenüber der Flughafengesellschaft klargestellt, dass das Schutzziel einzuhalten ist. Zuvor hatte die Flughafengesellschaft um Verständnis dafür gebeten, dass der Flughafen das geplante Schutzziel aus Kostengründen nicht einhalten könne.

Zeugin Christine Dorn: „Das ist in einem Papier festgehalten, in einem Protokoll von einer Zusammenkunft der Vertreter der Flughafengesellschaft mit ihren Anwälten beim MIL Ende 2008. Davon gibt es ein Protokoll. Das ist im Rahmen unserer Klageverfahren durch Akteneinsicht uns zugänglich geworden. Das ist im „Tagesspiegel“ ausführlich besprochen worden. Und daraus geht hervor, dass die Flughafengesellschaft beim MIL um Verständnis bitten wollte, dass der Flughafen aus Kostengründen das planfestgestellte Schutzziel nicht einhält. Und das MIL hat damals korrekt gesagt: Wir verstehen zwar euer Anliegen, aber das geht nicht, weil das alles schon rechtskräftig geworden ist. Wenn ihr mit diesem Schutzziel nicht einverstanden gewesen wärt, dann hättet ihr

²⁸⁶ Meichsner, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 38.

²⁸⁷ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 19.

nach dem Planfeststellungsbeschluss dagegen klagen müssen. Das habt ihr nicht getan. Deshalb seid ihr jetzt verpflichtet, dieses Schutzziel einzuhalten.

Was aber danach passiert ist, ist ja das, was ich vorgelesen habe: Wenn der Bürger es so will und einen Vertrag mit dem Flughafen schließt, dass er weniger Schutz haben will, dann haben wir als Behörde keinen Grund, einzuschreiten.“²⁸⁸

Die FBB hätte das hohe Kostenrisiko aus dem Schallschutzprogramm bereits in ihrer Rechnungslegung zum 31. Dezember 2008 angeben müssen, nachdem das MIL ablehnend zu der Position der FBB bezüglich des Schallschutzniveaus Stellung genommen hatte.²⁸⁹

Abschließend erklärte die Zeugin Dorn, dass sie es für vernünftiger gehalten hätte, wenn die Zuständigkeit für den Bau und Betrieb des Flughafens beim Infrastrukturressort und die Zuständigkeit für den Immissionsschutz beim Umweltressort angesiedelt worden wäre. Dies sei auch nach der brandenburgischen Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung - ImSchZV) so vorgesehen. Allerdings habe man das Umweltressort nicht mit den notwendigen Mitteln für diese Aufgabe ausstatten wollen, weshalb der damalige Abteilungsleiter verhindert habe, dass sein Ressort diese Aufgabe übernehme.

Zeugin Christine Dorn: „Das MIL wollte diese Aufgabe gar nicht haben, und es wäre wahrscheinlich vernünftig gewesen, das zu trennen, dass man sagt: Das MIL ist für den Bau zuständig und für den Betrieb, aber für den Immissionsschutz ist das Umweltressort zuständig.

Und das Umweltressort hat aber mit der Begründung - - Ich hab mit dem damaligen Abteilungsleiter, der das zu verantworten hatte - - Der hat das auch selbstbewusst gesagt: Ich hab ganz bewusst verhindert, dass wir diese Aufgabe bekommen, weil man uns nicht gleichzeitig mit den nötigen Ressourcen, um diese Aufgabe zu erfüllen, versorgen wollte. Und deshalb war ich geradezu gezwungen, diese Aufgabe nicht auf unserem Schreibtisch landen zu lassen. - Das mag aus seiner Sicht korrekt sein. Für uns war es bitter.“²⁹⁰

Weitere Nachforschungen zu diesem Vorwurf hat der Untersuchungsausschuss nicht ange stellt.

²⁸⁸ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 80.

²⁸⁹ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 104.

²⁹⁰ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 66.

Zur Grundlage des Schallschutzes durch die FBB und ob es behördliche Auflagen hierzu gab, erklärte der von 2017 bis 2021 tätige Vorsitzende der Geschäftsführung Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Also, im Planfeststellungsbeschluss gibt es ja klare Regelungen zum Schallschutz. Und diese Regelungen sind dann noch mal vom Oberverwaltungsgericht in Brandenburg entsprechend ausgelegt worden. Das war sozusagen die Geschäftsgrundlage unseres Handelns.“²⁹¹

²⁹¹ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 82.

3. Umlegung Flugrouten 2012 und Überprüfung der Schallschutzgebiete 2016

Im Januar 2012 wurden erstmals Flugverfahren für den BER festgelegt, basierend auf der Flugverfahrensplanung der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) unter Mitwirkung der Kommunen der Region in der Fluglärmmmission. Diese Planung wurde eingehend vom BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) geprüft, nachdem sie zuvor intensiv von der Fluglärmmmission für den Flughafen Berlin-Schönefeld beraten worden war. Die Ergebnisse dieser Beratungen flossen in die Entscheidung über die Festlegung der Flugverfahren mit ein. Ebenfalls wurden die Stellungnahme des Umweltbundesamtes im Verordnungsverfahren berücksichtigt. Die Flugrouten für den BER wurden am 26. Januar 2012 der Öffentlichkeit vorgestellt. Allerdings wurde die Eröffnung des BER kurz vor dem geplanten Termin verschoben. Trotzdem entschloss sich die Flughafengesellschaft dazu, die eigentlich erst ein Jahr nach Inbetriebnahme fällige Überprüfung der Anspruchsgebiete bereits im Juni 2016 vorzunehmen.

Diejenigen Anwohner, welche sich mit der Umlegung der Flugrouten im Jahr 2012 eigentlich nicht mehr in den Schallschutzzonen befanden, behielten dennoch die Möglichkeit, Kostenersatzungen aus dem Schallschutzprogramm zu erhalten:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Jetzt hatten wir ja die kuriose Situation, dass die Flugsicherung irgendwie ein oder zwei Jahre vor der geplanten Inbetriebnahme auf einmal feststellte, dass die Flugrouten, die die ganze Zeit der Planfeststellung unterstellt waren, eigentlich gar nicht befliegbar sind, weil sie haben auf einmal festgestellt - - Also, das war ja alles so in Parallele zu München abgeleitet. Die beiden Start- und Landebahnen in München liegen weiter auseinander, als das am BER der Fall ist. Also, das heißt, man musste auf einmal, ich glaube, irgendwie 15 Grad oder so was abgewinkelt da fliegen. Das führte wiederum dazu, dass auf der einen Seite neue Betroffenen entstanden sind, auf der anderen Seite aber Anwohner, die schon Schallschutzfenster eingebaut hatten oder denen wir schon längst einen Antrag genehmigt hatten, auf einmal gar nicht mehr im Schallschutzgebiet drin waren. Da war jetzt die Frage gewesen: Wie geht man eigentlich damit um? Jetzt können wir ja nicht als Geschäftsführung qua unser Wissen auf einmal sagen: „Komm, das schenken wir denen alles“, sondern da mussten die Gesellschafter gefragt werden, weil es waren ja letztlich Gesellschaftermittel, die da zur Disposition standen. Deshalb haben wir als Geschäftsführung einen Antrag eingebracht, wo wir gesagt haben: Lasst uns diese Fragestellung großzügig lösen. - Also, das heißt, es wäre eigentlich nicht vorstellbar gewesen, dass wir Leuten, die jetzt nicht mehr betroffen waren, die Fenster wieder rausreißen, nur weil sie jetzt zufällig nicht mehr im Schallschutzgebiet drin sind, oder dass wir denjenigen, denen wir einen Antrag schon positiv beschieden hatten, auf einmal sagen: War nicht so gemeint. Neh-

men wir wieder zurück. - Also, wir haben gesagt: Derjenige, der schon - - der da ursprüng- - Und diejenigen, ich sage mal, die noch keinen Antrag gestellt hatten, sollten auch nicht benachteiligt werden.“²⁹²

Die Änderung der Flugrouten, insbesondere die Hoffmann-Kurve, führte zur Ausweitung der Schallschutzgebiete in Form von Ausbuchtungen. Bei dieser Änderung wurde eine Neuberechnung der Lärmbelastung mit einem vorgegebenen Flugzeugmix und Flugprognosen durchgeführt. Hierdurch wurden zusätzlich 500 Wohneinheiten in die Schutzzonen einbezogen. Es war jedoch nicht notwendig, mehr Personal beim Flughafenbetreiber einzustellen, da diese Themen mit dem vorhandenen Personal effizient bearbeitet werden konnten.

Zeuge Michael Halberstadt: „Änderung der Flugrouten: Die Änderung der Flugrouten - damit ist wahrscheinlich ja diese Konstellation Hoffmann-Kurve gemeint -, die hat dazu geführt, dass sich die Schutzzonen verändert haben. Wenn Sie die Schutzzonen sehen, dann haben die an den Stellen, wo diese Kurven beginnen, solche Ausbuchtungen, solche Nasen, und diese Nasen sind Konsequenz der veränderten Flugrouten. Es hat dann - - Zu dem Zeitpunkt, als das erfolgt ist, wurde eine Neuberechnung der Lärmbelastung vorgenommen mit einem Flugzeugmix, der dann vorgegeben wurde, und den Prognosen, Flugprognosen. Daraus haben sich dann diese Ausbuchtungen ergeben. War es notwendig, um diese Themen abzuarbeiten, dann mehr Personal einzustellen? Das war nicht notwendig. Durch diese Themen waren in der Summe 500 Wohneinheiten zusätzlich in den Schutzzonen beinhaltet, und das konnten wir mit den vorhandenen Dimensionen des Personals dann auch ganz vernünftig abarbeiten.“²⁹³

Der Zeuge Wagner bestätigte den Planungshorizont 2023 mit dem man 2016 die Schutzgebiete erweiterte und die sich daraus ergebende Zahl von 500 neu betroffenen Wohneinheiten, die sich auf die Orte Dahlewitz, Rotberg und Karlshof verteilen.

Zeuge Ralf Wagner: „So, und dann gingen die Jahre ins Land. Der Flughafen ging nicht in Betrieb. Der Verkehr wuchs. Und irgendwann haben wir im Projekt Schallschutz, auch ich persönlich, gesagt: Na ja, wir laufen Gefahr - damals war die Planung, 2017 in Betrieb zu gehen - mit den abknickenden Flugrouten, dass es Leute geben wird, wenn wir bei diesen Schutzgebieten bleiben, die eine Belastung haben, die oberhalb der Grenzen, die in der Planfeststellung festgeschrieben wurden, liegt. Und dann macht es Sinn, dass wir das von vornherein gleich berücksichtigen. Deswegen haben wir in 2016 die Flugrouten insofern berücksichtigt, dass wir sie mit einem Planungshorizont 2023 erweitert haben. Und das ist das, was Sie jetzt so kennen, diese, ich sage mal, Nasen: in

²⁹² Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 64-65.

²⁹³ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 40.

Dahlewitz raus und Richtung Hoffmann-Kurve, Rotberg, Karlshof, da runter. Sie hatten gefragt: Wie viele Leute sind betroffen? Das waren damals 500, die dazukamen.“²⁹⁴

Den Planungshorizont 2023 wählte man, weil der ursprüngliche Planungshorizont 2015 mit einer zwischenzeitlichen Eröffnung des Flughafens gerechnet hatte.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Na ja, neue Flugrouten, wie ich es ja schon sagte, bedeuten also zunächst mal für mich, dass wir an bestimmten Stellen neue Fluglärmmessstellen aufbauen müssen. Das ist kein so einfacher Prozess. Das ist schon eine Sache, die relativ viel Zeit in Anspruch nimmt von der Standortsuche, die ja bestimmten Bedingungen genügen muss, bis hin zum Aufbau der Messstellen. Das hat durchaus eine Zeit lang meine Arbeit bestimmt. Beim Schallschutz kann ich nur was dazu sagen, wie es sich auf die Schutzzonen ausgewirkt hat. Wie Sie vielleicht wissen, haben damals, als vom Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2011 die Fragestellung der neuen Flugrouten behandelt wurden, wir, aber auch die MIL eine Prozessklärung abgegeben. Und diese Prozessklärung besagte, dass wir mit Inbetriebnahme des BER mit dem Prognosehorizont 2015 neue Schutzzonen definieren, mit dem Verkehrsvolumen, was wir zum Jahr 2015 erwartet hatten, bzw. die bestehenden Schutzzonen in den Bereichen erweitern, in denen die Flugrouten verändert wurden. Und das ist dann auch geschehen. Wenn Sie sich die Schutzzonen anschauen, hatten wir dann eine leichte, ich will mal sagen, Nase im Bereich Dahlewitz, weil da diese neue Flugroute drüberging. Und auch auf der anderen Seite im Bereich der sogenannten Hoffmann-Kurve hatten wir Veränderungen dann vorgenommen, also veröffentlicht. Es gab noch einen kleinen Zwischenschritt. Ich meine, wir hatten ja eine Prognose von 2015 genommen für die Inbetriebnahme. Die Inbetriebnahme erfolgte ja dann erst im Jahr 2020. Das war ja dann mit mehr Verkehr als 2015 verbunden. Deswegen haben wir freiwillig - - Weil die Juristen haben uns gesagt, dass, wenn der Wortlaut der Prozessklärung eingehalten ist, wir quasi unsere Prozessklärung erfüllt haben. Aber wir hatten dann, weil wir gesehen haben, das ist natürlich nicht im Sinne des Erfinders, wenn wir jetzt mehr Verkehr haben als 2015, einfach weil sich die Inbetriebnahme verschoben hat, da noch mal eine Neuausweisung, eine freiwillige Neuausweisung der Schutzzonen vorgenommen, die an die neuen Flugrouten angepasst war, und zwar mit dem Prognosejahr 2023, was wir von den Flugbewegungen her in absehbarer Zeit nicht erreichen werden.“²⁹⁵

Vor der Inbetriebnahme des Berliner Flughafens BER 2020 gab es nur Prognosen. Es gab jedoch temporäre Inbetriebnahmen der Südpiste in den Jahren 2014 und 2017. Die Nordpiste

²⁹⁴ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 81.

²⁹⁵ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 62.

wurde 2014 aufgrund von Sanierungsarbeiten und 2017 aufgrund von Baumaßnahmen vorübergehend geschlossen. Die Fluglärmbelastung wurde basierend auf der Anzahl der Flugbewegungen, des Flugzeugmix und der geplanten Flugverfahren für den BER berechnet. Auch der Zeuge Fried bestätigte, dass es nur wenige zusätzliche Anspruchsberechtigte gegeben habe.

Zeuge Wolfgang Fried: „Das sind ja alles Prognosen gewesen zum damaligen Zeitpunkt. Vor der Inbetriebnahme des BER wusste man im Grunde genommen sehr wenig. Allerdings gab es die Situation bereits nach meiner Erinnerung - - also auf die Zahlen, das steht aber natürlich in den Akten drin - - gab es zweimal eine temporäre Inbetriebnahme der Südpiste. Nach meiner Erinnerung waren das 2014 und 2017 die Zeiträume, wo schon Flugverfahren geflogen worden sind, die von den Standardverfahren abgewichen sind. Das heißt, auf der Südpiste waren es abknickende An- und Abflugwege, sowohl vorwiegend Richtung Westen natürlich, aber auch Richtung Osten gab es abweichende Verfahren. [...] Damals war der Schönefeld-Verkehr die Grundlage, und die Berechnungen der Fluglärmbelastung beziehen sich natürlich auf die Zahl der Flugbewegungen. Es gibt ja mehrere Faktoren, die da berücksichtigt werden. Das eine ist die Zahl der Flugbewegungen. Das andere ist der Flugzeugmix, also was für Flugzeuge da fliegen. Und der dritte Faktor, das sind die Flugrouten als solche. [...] Und dementsprechend hat es sozusagen Auflagen an die FBB gegeben, bevor also das gestattet wurde, die Südpiste zu benutzen, wonach der Schallschutz für die, die da betroffen waren, zu gewährleisten ist. Wir haben das etwas heruntergerechnet, weil die Belastung des BER mit der großen Zahl von Flugbewegungen, die war natürlich nicht. Und es wurde dann praktisch im Sinne einer Prognose das heruntergerechnet. Und dabei wurden natürlich auch die neuen Flugrouten, so wie sie geflogen werden sollten, berücksichtigt. In der Praxis war das nach meiner Erinnerung so, dass da nicht viel dabei herauskam. Also, es waren ganz, ganz wenige Betroffene überhaupt, die dann zusätzlichen Anspruch gegenüber dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss gehabt hätten. [...] Das war 2014 so. Damals ist die Nordbahn saniert worden. Dann 2017 wurden neue Rollwege angebaut und verschiedene andere Baumaßnahmen, die eine vollständige Sperrung der Nordpiste dann bedingten. Und vor der Inbetriebnahme wurde das im Übrigen auch noch mal gemacht. Das Ganze entspricht im Übrigen dem Verfahren, wie es beim Bundesverwaltungsgericht letztlich bestätigt worden ist. Allerdings wurde gerade die Frage, was passiert, wenn die Flugrouten sich ändern, beim Bundesverwaltungsgericht diskutiert.“²⁹⁶

²⁹⁶ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seiten 102-103.

Die Zeugin S. bekundete ebenfalls eine Überprüfung der Schutzgebiete und datierte diese auf den Monat Juni 2016.

Zeugin S.: „Ich hatte ja vorhin schon gesagt, dass dann im Juni 2016 eine Überprüfung der Schutzgebiete stattfand und Anspruchsgebiete daraufhin erweitert wurden.“²⁹⁷

Für den Planungshorizont 2023 und die Überprüfung der Schutzgebiete wurde 2016 ein neuer Flugzeugmix verwendet. Der alte Flugzeugmix ging noch von einem internationalen Hub mit vielen An- und Abflügen von vierstrahligen Flugzeugen aus.

Zeuge Ralf Wagner: „Wir hatten damals die Überlegung angestellt - in 2016 -, dass wir gesagt haben: Es gibt zwischenzeitlich einen neuen Mix, aus gutachterlicher Betrachtung, Prognose heraus entstanden, der zum Zeitpunkt 2013 eine sozusagen neue Prognose darstellte, der statt, ich sage mal eine Zahl, 13 000 - soweit ich mich erinnere - Flüge pro Jahr mit vierstrahligen Flugzeugen - alter Mix - noch von ca. 1 000 ausging.

Und dieser Flugzeugmix wurde damals - - Und das haben wir ein Stück weit, wie soll ich sagen, als eine Art Prüfung betrachtet, dass der auch nachvollziehbar und belastbar ist. Der wurde damals auch benutzt vom Landesamt für Umwelt bei der Festlegung der Schutzgebiete nach Fluglärmgesetz. Und der hatte ein Prognosejahr 2023.

Und wir haben gesagt - ich hatte es vorhin schon erläutert -: Wenn wir die Schutzgebiete erweitern, setzen wir auch dafür den neuen Mix an. - Und wir haben damals auch gesagt: Wer noch einen Antrag stellen möchte und den alten Mix noch haben möchte, der möge das bis, ich glaube, Ende September 2016 tun. Dann wird noch nach altem Mix bearbeitet. Alles, was danach eingeht, wird nach neuem Mix bearbeitet.“²⁹⁸

Aufgrund des Meistvergünstigungsprinzips entfielen aber keine Ansprüche von Betroffenen.

Zeuge Ralf Wagner: „Es gibt ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Dezember 2014. Da ging es eigentlich um die Flugroutenthematik. Da wurde darauf geklagt, dass wir bei der Dimensionierung der Maßnahmen den höheren Wert - der abknickenden oder der Geradeaus-Flugrouten - zugrunde zu legen haben. Das OVG hat damals eine grundlegende Aussage getroffen. Diese Aussage lautet: Es gibt keinen Anspruch auf Schutz gegen fiktiven Fluglärm, also Fluglärm, der absehbar nicht stattfinden wird. Darauf haben wir unsere Entscheidung gegründet, zu sagen: Die Leute werden insofern nicht schlechter gestellt. Sie bekommen nur nicht mehr diesen riesengroßen Puffer, sondern sie bekommen immer noch einen Puffer. Der ist ein bisschen kleiner, aber er

²⁹⁷ S., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 85.

²⁹⁸ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 95.

überschützt immer noch und er stellt immer noch sicher, dass die Schutzziele der Planfeststellung im realen Flugbetrieb eingehalten werden. - Das war der Hintergrund.“²⁹⁹

Und später:

Zeuge Ralf Wagner: „Die Schutzzonen können nicht kleiner werden. Die können nur größer werden. Das ist dieses Meistvergünstigungsprinzip. Gleichwohl - siehe meine Ausführungen vorhin zu dem Thema „Es gibt keinen Anspruch auf Schutz gegen fiktiven Fluglärm“ -: Es kann sehr wohl passieren, wenn wir heute eine Anspruchsermittlung von sonst wann angucken und feststellen, da sind Maßnahmen drin, die weit überzogen sind, und da gibt es einen Überarbeitungsbedarf, und es ist noch nicht umgesetzt, dann können wir die natürlich auch überarbeiten. Das kann passieren. Nicht, dass ich da missverstanden werde. Aber die Ansprüche der Lage nach: Wer einmal im Gebiet drin ist, hat Anspruch - Punkt.“³⁰⁰

Die neubetroffenen Anwohner wurden gezielt angeschrieben und über die Umlandzeitungen über die Erweiterung der Schutzgebiete informiert.

Zeugin Rosemarie Meichsner: „Und da haben wir auch in unseren Umlandzeitungen, die Sie ja auch alle hier kennen und haben - die liegt ja auch hier aus -, auch darüber informiert, welche Möglichkeiten es gibt. Wer neu betroffen ist, ist ja auch gezielt von uns angeschrieben worden dann, zu dem Zeitpunkt. Also, das ging dann auch wieder über den Schallschutz. Die haben dann ausgerechnet: Wie verändert sich das, und welche Leute sind betroffen? - Und da wir ja dann entsprechend über die Grundstücksbereiche dann Bescheid wussten, dann wurden die Leute auch gezielt angeschrieben.“³⁰¹

²⁹⁹ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 96.

³⁰⁰ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 102.

³⁰¹ Meichsner, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 33.

4. Inbetriebnahme 2020

Am 31. Oktober 2020 eröffnete das Terminal 1 des Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER). Am 4. November 2020 folgte die südliche Start- und Landebahn des BER. Mit der Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn ist der BER vollständig in Betrieb genommen.

Auch nach der Inbetriebnahme kann sich die Schallschutzplanung im Hinblick auf neue Betroffene noch verändern. Erstens gibt es im Planfeststellungsbeschluss eine Auflage, dass die Schallentwicklung an den Schnittstellen der Gebiete beobachtet wird und das Schutzgebiet erweitert wird, wenn mehr als 2 dB(A) auftreten. Zweitens wurde im Jahr 2011 zugesagt, dass nach zwei vollen Flugplanperioden eine Neuausweisung der Schutzgebiete erfolgen wird. Drittens wurde vereinbart, dass bei Änderungen der Flugrouten im Verlauf der Flughafenentwicklung auch in den neu betroffenen Gebieten Schallschutz gewährt wird.

Zeuge Carsten Diekmann: „Was die neu Betroffenen bei Änderung von Flugverfahren anbetrifft: Also, es gibt ja, wenn man so will, drei Mechanismen - - Oder: Es gibt zwei offenkundige Mechanismen, was die Änderung des Schallschutzgebietes anbetrifft. Das eine ist etwas, das festgelegt ist im Planfeststellungsbeschluss. Das ist ein Vorbehalt, eine Auflage mit einem Vorbehalt, der dahin geht, dass man sagt: Man beobachtet die Entwicklung der Schallereignisse an den Schnittstellen der Gebiete, wie sie bestehen, und dem Überflug, also den Routen sozusagen, und wenn sich zeigt, dass aufgrund der Routenentwicklung an einer Schnittstelle mehr als 2 dB(A) - also Dezibel Außenpegel - auftreten, dann wird an dieser Stelle das Schutzgebiet etwas erweitert, in Richtung des abfliegenden Flugzeugs sozusagen. Dann haben wir einen weiteren Mechanismus, der sich aus einer Prozessklärung aus dem Jahre 2011 herleitet, nämlich dass zugesagt worden ist, nach zwei vollen Flugplanperioden eine Neuausweisung der Schutzgebiete zu machen. Warum das bis dato noch nicht geschehen ist, kann ich gerne gleich noch näher erklären. Und dann ist es so, dass wir auch in dieser AG besprochen haben, als Agreement sozusagen, dass dann, wenn sich im Verlaufe der Entwicklung des Flughafens Änderungen der Flugrouten ergeben, auch die FBB dann in den neu betroffenen Teilbereichen Schallschutz gewährt. Also, das ist etwas, was wir besprochen haben im Vorgriff auf die Neuausweisung der Schutzgebiete, die ja im Rahmen der Prozessklärung zugesagt worden war. Was dieses Agreement anbetrifft: Das sind - - Wir nennen das immer „Nasen“. Also, wenn man sich sozusagen das Schutzgebiet wie einen Kasten vorstellt, dann gibt es kleine Vorsprünge, weil eben bestimmte Routen so geflogen werden. Und diese Gebiete, die dann betroffen sind - so denn dort

auch Schallschutzberechtigte leben -, die sind schon mal mit aufgenommen worden in die Schallschutzberechnung, also soll heißen: in ein entsprechendes Schutzgebiet.“³⁰²

Da der BER am 4. November 2020 eröffnet wurde, hätte nach der Prozessklärung aus dem Jahr 2011 eine Überprüfung bis zum 4. November 2021 erfolgen müssen. Aufgrund der geringen Anzahl von Flügen infolge der Corona-Pandemie wurde entschieden, die Schutzgebiete nicht neu festzulegen, da sie dadurch deutlich kleiner geworden wären.

Zeuge Carsten Diekmann: „Also, es gibt eine Prozessklärung aus dem Jahre 2011, in der zugesagt worden ist, nach zwei vollen Flugplanperioden nach Inbetriebnahme des BER noch mal zu schauen, ob die Schutzgebiete neu auszuweisen sind. Der BER ist am 04.11.2020 in Betrieb genommen worden. Also, wenn man das streng nähme, hätte man zum 04.11.2021 eine Neuausweisung machen müssen. Das haben wir nicht getan, und zwar aus einem ganz einfachen Grund - das ist auch öffentlich; also, wir haben einen Text auf die Webseite gebracht -: Coronabedingt hatten wir außerordentlich wenige Flugbewegungen dort, was logischerweise dazu geführt hätte, wenn wir neu ausgewiesen hätten, dass die Gebiete deutlich kleiner geworden wären. Und das ist in niemandes Sinne. Insofern haben wir gesagt: Das lohnt nicht.“³⁰³

Obwohl die Möglichkeit besteht, noch nach fünf Jahren nach Inbetriebnahme Schallschutzanträge stellen zu können, hat man die Überprüfung im Jahr 2021 nicht durchgeführt. Denn eine Verkleinerung der Schutzgebiete hätte den Anwohner diese Chance eventuell nehmen können.

Zeuge Carsten Diekmann: „Nun muss man dazu wissen, dass Schallschutzanträge noch bis fünf Jahre nach Inbetriebnahme gestellt werden können, das heißt also bis 04.11.25. Und wenn man jetzt zwischendurch die großen Gebiete deutlich kleiner macht, dann bedeutet das, dass vielleicht der eine oder andere eben tatsächlich diese Chance nicht nutzen kann. Vor dem Hintergrund haben wir gesagt - - mal abgesehen davon, dass die Größenordnung der Flugbewegungen ja nun 2021 einer besonderen - - und auch bis 2022, wenn man jetzt meinetwegen die Flugplanperioden zwischen 04.11.21 und 04.11.22 nähme. Auch 22 war das Aufkommen noch so gering, dass man zu geringeren Gebieten gekommen wäre.“³⁰⁴

³⁰² Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 34.

³⁰³ Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 35.

³⁰⁴ Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 57.

Diese Abweichung von der Prozessklärung zu Gunsten der Anwohner ist in Abstimmung mit der Gemeinsamen Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) erfolgt.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Der zweite Teil der Prozessklärung sieht ja vor, dass wir nach zwei vollendeten Flugplanperioden auch noch mal die Schutzzonen anpassen. Das ist aber bisher noch nicht erfolgt. Das liegt einfach daran, dass wir im Moment den Verkehr nicht erreicht haben, also bei Weitem noch nicht den Verkehr von 2019 erreicht. Wir liegen deutlich unterhalb der Werte, die wir eigentlich erwartet hatten. Insofern haben wir in der Abstimmung mit der LuBB entschieden, dass wir mit der Neufestlegung der Schutzzonen, auch im Sinne der Anwohner, noch abwarten werden.“³⁰⁵

Der Zeuge Habermann plädierte dafür, bei der verschobenen Überprüfung auch auftretende Doppel- und Mehrfachbelastungen zu berücksichtigen.

Zeuge Bernd Habermann: „Da jede Flugroute mit Problemen behaftet war und heute noch behaftet ist, wurden alle getröstet damit, dass die Flugrouten nach einem Jahr evaluiert werden. Das wurde ganz klar und deutlich gesagt: Weil man erkannt hat, dass es schwierig ist, die Flugrouten unter einen Hut zu bringen oder, sagen wir mal ideale Flugrouten sofort zu finden, hat man gesagt: Nach einem Jahr werden die Flugrouten evaluiert. Nur, jetzt hatte der Flughafen den großen Vorteil, dass wir die Coronapandemie hatten, dass der ganze Flugverkehr zusammengebrochen ist, und damit sind die Bürger nicht so massiv plötzlich belastet worden, dass man - - Also, das war der große Vorteil des Flughafens, dass jetzt die Belastung nur ganz langsam anfing und noch weitere Steigerungen täglich, monatlich oder jährlich zu erwarten sind, sodass man mit dieser Evaluierung bisher noch nicht angefangen hat. Und bei dieser Evaluierung muss man die ganzen Bedingungen, die durch Überlappung und durch Doppelbelastung und Mehrfachbelastung auftreten, die müssen einfach alle berücksichtigt werden.“³⁰⁶

³⁰⁵ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seiten 61-62.

³⁰⁶ Habermann, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 147.

5. Stichtag 2022

Das Schallschutzgebiet umfasste mit den 500 zusätzlichen Wohneinheiten etwas weniger als 26.500 Wohneinheiten insgesamt auf einer Fläche von 155 Quadratkilometern. Von diesen hätten etwa 21.500 bis zum Stichtag Antrag auf Schallschutz gestellt.

Zeuge Michael Halberstadt: „Es umfasst aktuell 26 500 Haushalte. Das war gegebenfalls zu dem Stichtag 23.02.22 vielleicht etwas darunter, weil sich durch Neubauten das Thema etwas ausgeweitet hat. Aber das ist die Zahl: 26 500 Haushalte, die hier betroffen sind, auf einer Fläche von 155 Quadratkilometern.“³⁰⁷

Und ergänzend:

Zeuge Michael Halberstadt: „Diese 26 500 haben bisher nicht in vollem Umfang Anträge gestellt. Das müssen sie ja auch nicht. Wir haben 22 000 Antragstellungen. Zu dem Stichtag wird es in einer ähnlichen Dimension gewesen sein, vielleicht 21 500, die wir entsprechend abgearbeitet haben.“³⁰⁸

³⁰⁷ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 30.

³⁰⁸ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 47.

6. Einhaltung der Schutzzonen nach Inbetriebnahme

Zur Frage der Einhaltung der Schallschutzgebiete befragte der Untersuchungsausschuss insbesondere den Leiter Immissionsschutz der FBB GmbH den Zeugen Dr. Johannsen. Als solcher ist er auch für das Lärmmessstellennetz rund um den Flughafen BER verantwortlich.

Es gibt diverse rechtliche Vorgaben, die festlegen, wie und wo Fluglärmmessstellen aufgestellt werden sollen. Diese beinhalten unter anderem die Verpflichtung für Verkehrsflughäfen, ein Messnetz von festen Messstellen zu betreiben. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist wichtig, um den Fluglärm und dessen Auswirkungen auf die Bevölkerung zu messen und zu überwachen.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Im Bereich Fluglärm gibt es ja den § 19a Luftverkehrsgesetz. Darin steht die Verpflichtung für Verkehrsflughäfen, ein Messnetz von festen Messstellen zu betreiben. Das machen wir also nicht zum Spaß. Dann gibt es aus den 70er-Jahren noch eine Fluglärmmessanlagenrichtlinie, die meines Wissens nie überarbeitet wurde. Aber da stehen auch sehr vernünftige Sachen drin. Da steht drin, präzisiert, an welchen Stellen Fluglärmmessstellen aufgestellt werden sollen. Und da steht zum Beispiel drin, dass die Messstellen direkt unterhalb der Flugpfade aufgestellt werden sollten, wo Bebauung und Besiedlung ist. Es ist natürlich klar, dass man eine Messstelle nicht irgendwo auf dem freien Feld aufstellt, wenn da keiner wohnt. Und da stehen auch schon ein paar Hinweise drin, dass man Messstellen möglichst so anordnet, dass Störgeräusche keinen großen Einfluss auf die Fluglärmmessung haben. Das sind alles, denke ich, relativ offensichtliche Anforderungen. Und dann gibt es auch noch die DIN 45643. Das ist ein 80-seitiges Dokument, in dem wirklich ganz detailliert drinsteht, welche Bedingungen für die Aufstellung von Messstellen gelten. An diese Richtlinien haben wir uns so weit gehalten.“³⁰⁹

Wenn sich die Flugverfahren ändern sollten, dann würden auch die Standorte der Lärmmessstationen entsprechend angepasst werden.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Es ist ja klar: Wenn eine neue Flugroute definiert wird und wir da vorher noch keine Messstellen hatten, dann müssen nach diesen Richtlinien, wie ich erwähnt habe, auch an diesen Orten Messstellen aufgebaut werden. Das haben wir dann auch sukzessive gemacht und unser Messstellennetz erweitert.“³¹⁰

³⁰⁹ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 57.

³¹⁰ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 58.

Die Festlegung der Standorte der Messstationen erfolgt durch den Flughafen in Zusammenarbeit mit den Behörden und der Fluglärmkommission, bei der auch die betroffenen Gemeinden vertreten sind.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Wir machen Vorschläge, und letztendlich entscheidet das die LuBB, also unsere Überwachungsbehörde. Wir stellen jetzt nicht irgendwie wahllos Messstellen auf, sondern wir stimmen das ab. Es ist auch so, dass wir regelmäßig auch in der Fluglärmkommission dazu vortragen und die Meinung der Fluglärmkommission einholen. Aber es war bisher in keinem Fall so, dass unsere Pläne irgendwie da - - dass da ein Veto eingelegt wurde oder die geändert wurden, sondern meistens wurde das auch wirklich stark begrüßt, dass wir an den Orten Messstellen aufbauen.“³¹¹

Die Zeugin Dorn als Mitglied der Fluglärmkommission bestätigte, dass das Netz der Lärm-messstellen ausreichend groß sei. Nur in Waltersdorf wünsche sie sich eine weitere Messstation wegen der Intersection-Starts.

Zeugin Christine Dorn: „Ja. Das ist ziemlich groß. Und die Flughafengesellschaft ist auch mit zusätzlichen mobilen Messstellen unterwegs. Es gibt nach meiner Kenntnis einen einzigen Punkt, wo ich jetzt spontan sagen würde, da fehlt eine. Das ist in Waltersdorf an dem Kindergarten, wo die Flüge von der Südbahn, die nach Osten starten, Intersection-Starts machen, also nur die halbe Bahn nutzen. Die donnern dort in unter 400 m drüber und erzeugen dort Pegel von 85 dB und mehr. Als ich das archiviert und der Immissionsschutzbehörde geschickt habe, da haben die erschrocken gesagt: „Wir haben uns nicht vorstellen können, dass dort so hohe Pegel auftreten“, weil dort keine Messstelle ist. Also dort fehlt meiner Ansicht nach eine.“³¹²

Insgesamt gibt es rund um den Flughafen BER 31 Messstationen und zusätzliche mobile Messstellen.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Als ich in die Firma kam, gab es in Schönefeld neun Messstellen, am Flughafen Schönefeld. Inzwischen haben wir 31. Das liegt einfach daran, dass wir zum einen eine zweite neue Start- und Landebahn haben, dadurch neue Messstellen brauchten. Und dann liegt das daran, dass die Flugrouten ja divergieren. Also, die gehen ja in verschiedene Richtungen und spalten sich auch auf. Dadurch werden

³¹¹ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 65.

³¹² Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 72.

dann wiederum natürlich mehr Messstellen notwendig. An den Fluglärmmessstellen, an diesen 31, messen wir natürlich nur Fluglärm.“³¹³

Zu den Intersection-Starts erklärte der Zeuge Dr. Johannsen, dass der Einfluss auf die Lärm-messungen nur in unmittelbarer Nähe zum Flughafen gegeben sei. Allerdings werte man Summenpegel aus und es gebe keine speziellen Berichte, die sich mit diesem Thema beschäftigten.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Zu Ihrer Frage der Intersection Take-offs - das sind ja die verkürzten Abflüge -: Natürlich gibt es einen gewissen Einfluss, aber der ist durchaus unterschiedlich an den einzelnen Messstellen. Wir werten das aber im Einzelnen nicht aus, sondern wir werten ja die Summenpegel aus. Ich möchte aber bezweifeln, dass das wirklich einen extrem hohen Einfluss hat, weil es sind wahrscheinlich hauptsächlich nur die Messstellen, die ganz nah am Flughafen dran sind, weil da der Höhenunterschied, der dann durch diesen verkürzten Start besteht, noch, sagen wir mal, relativ groß ist. An Messstellen, die weiter weg sind, ist der Höhenunterschied, also die Differenz zu einem Abflug, der die gesamte Bahnlänge nutzt, und einem Abflug, der verkürzt erfolgt, minimal und wird sich im Pegel, sagen wir mal, nur im Rahmen der normalen Streuung niederschlagen. Das heißt, wir werden das da auch nicht mehr nachweisen können. Es gab aber jetzt keine Berichte, die speziell auf diesen Sachverhalt abgehoben haben.“³¹⁴

Nicht nur für das Aufstellen der Messstationen, sondern auch für die Auswertung der Messungen gibt es Rechtsgrundlagen. Die Auswertung der Fluglärm-messungen ist gemäß der DIN 45643 standardisiert. Es gibt nur einen begrenzten Spielraum in diesem Bereich. Nicht vorgeschrieben aber praktiziert, wird eine absolute Transparenz. Die Flugspuren der Flugzeuge können online sekundengenau verfolgt werden und die Messwerte der Messstellen, einschließlich des Sekundenpegels, können ebenfalls eingesehen werden.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Also, auch für die Auswertung der Fluglärm-messungen gibt es ja diese Norm DIN 45643. Da ist, ich sage mal, der Spielraum, den man hat, relativ gering. Der ist also sehr stark genormt, dieser Bereich. Natürlich ist der Umfang der Daten, den man veröffentlicht und an wen man ihn veröffentlicht, jetzt nicht detailliert vorgeschrieben. Bei uns ist es so, dass wir schon seit über zehn Jahren die Daten ins Internet stellen. Das heißt, alle Messergebnisse von unseren Messungen sind für jedermann einsehbar im Internet. Wir haben zusätzlich noch seit dem Jahr 2014 einen Service, der nennt sich TraVis. Da kann man sogar sekundengenau die Flugspuren der

³¹³ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 63.

³¹⁴ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 60.

Flugzeuge verfolgen und gleichzeitig die Messwerte der Messstellen einsehen, als Sekundenpegel sogar. Also, ich denke, das ist wirklich eine absolute Transparenz, die auch vom Gesetz und von der DIN so nicht vorgeschrieben ist. Dann ist es so, dass wir zusätzlich noch der Fluglärmkommission die Daten zur Verfügung stellen und der Luftfahrtbehörde, die dann regelmäßig die Berichte von uns - - Beziehungsweise inzwischen ist es einfach nur ein Link, den wir verschicken, weil wir die Daten ja im Internet haben.“³¹⁵

Die Einhaltung der DIN 45643 wird sowohl intern als auch extern von einem Ingenieurbüro kontrolliert.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Ja, wir haben die Richtlinien beachtet. Wir haben jetzt sogar ein Ingenieurbüro im Jahr 2017 beauftragt, um genau das zu beurteilen, ob die DIN eingehalten wurde. Das haben wir auch veröffentlicht auf unserer Webseite. Da haben wir überall einen Haken dran gehabt. Wir sind jetzt gerade dabei, die neu aufgebauten Messstellen noch mal nachzuziehen. Ich mache mir da aber wenig Sorgen, weil wir uns doch sehr viel Mühe gegeben haben, die Anforderungen der DIN zu erfüllen.“³¹⁶

Zusätzlich werden die Messstellen regelmäßig, alle zwei Jahre, geeicht.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Das ist im Übrigen auch von dem Ingenieurbüro kontrolliert worden. Das steht auch in der DIN 45643 drin. Die Messstellen müssen mindestens einmal pro Jahr kalibriert werden, das heißt, mit einer Eichschallquelle vor Ort von den Mitarbeitern mit einem definierten Schallpegel angeregt und dann entsprechend der Empfindlichkeit des Mikrofons justiert werden. Die Messstellen müssen alle zwei Jahre, die Messkette, geeicht werden. Das heißt, sie werden dann abgebaut. Wir gehen dann zum Eichamt. Die werden geeicht und wieder eingebaut.“³¹⁷

Zu den Ergebnissen der Messungen sagte der Zeuge Dr. Johannsen:

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Also, ich habe keine besonderen, abweichenden Belastungen feststellen können. Das war alles im Rahmen der Erwartungen.“³¹⁸

Auf die Frage, ob man durch die Lärmessstellen feststellen könne, ob von den vorgegebenen Flugverfahren abgewichen würde, antwortete der Zeuge Johannsen:

³¹⁵ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seiten 58-59.

³¹⁶ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 70.

³¹⁷ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 71.

³¹⁸ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 88.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Vielleicht noch mal, um es ein bisschen zu präzisieren: Also, Korridore werden nicht überschritten, oder da findet jetzt auch nichts Illegales statt. Das kann einzig und allein die Flugsicherung beurteilen. Die Korridore wurden für die Lärmberechnungen festgelegt, um die Lärmbelastung so genau wie möglich zu berechnen. Jetzt kann es sein, dass es zu Diskrepanzen kommt, weil die Korridorbreiten in unseren alten Berechnungen nicht mit der Realität übereinstimmen, wenn die Streuungen größer sind. Ich habe ja gesagt: Größtenteils sind die Streuungen kleiner. - Da ist auch eine Abweichung vorhanden. Das ist aber alles kein Problem, weil wir haben ja den zweiten Teil der Prozessklärung, die wir vorm Bundesverwaltungsgericht abgegeben haben. Da hat die LuBB sich verpflichtet und wir haben uns verpflichtet, noch mal eine Neuberechnung durchzuführen, und zwar auch mit dem Prognosehorizont von damals. Und da werden dann alle Erkenntnisse, die wir in diesen Flugplanperioden gesammelt haben, berücksichtigt, inklusive auch Streuungen, die an manchen Flugstrecken vielleicht ein bisschen größer sind. Damit kann man wiederum exakt die Sache simulieren und rechnen. Zu Ihrer Frage, ob wir dann bei großen Abweichungen von Messstellen, seitlichen, lateralen Abweichungen, noch einen Messwert haben: Das kann durchaus vorkommen, dass die Messschwelle, ab der wir überhaupt von einem Lärmereignis reden - die ist auch individuell eingestellt für jede Messstelle -, nicht mehr überschritten und der Messwert nicht erfasst wird. Aber wenn Sie sich mal - - Für die einzelnen Messstellen können Sie in jedem Messbericht das Verhältnis der Messwerte zur Anzahl der Überflüge anschauen, und da sind wir bei fast allen Messstellen im 90-%-Bereich oder höher. Das heißt, wir erfassen auch trotzdem die Werte noch hinreichend genau, weil die Norm schreibt eigentlich für die Bestimmung des Dauerschallpegels nur mindestens 50 % vor. Also, die liegen hier wirklich weit drüber. Vielleicht weil Ihre Frage in die Richtung Hoffmann-Kurve geht - ich weiß nicht, ob ich da die richtige Vermutung habe -: Dazu haben wir ja auch mobile Messungen. Wir haben zum Beispiel im Bereich Zum Mühlenschlag von Schulzendorf auch eine mobile Messung durchgeführt, gerade weil wir einen Teil der Flugbewegungen in Kiekebusch nicht mehr gemessen haben. Der Messbericht ist auch im Internet verfügbar. Da kann man gewisse Erkenntnisse draus ziehen, denke ich; aber es war jetzt für uns nichts, was irgendwo besonders weltbewegend oder unvorhersehbar war. Aber durch die mobilen Messungen haben wir schon ein sehr, sehr genaues Bild - auch sehr feinmaschig - in der Umgebung des Flughafens, wie sich der Lärm entwickelt.“³¹⁹

³¹⁹ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 87.

IV. Passiver Schallschutz: Kosten und Finanzierung

Das folgende Kapitel widmet sich den finanziellen Aspekten des Schallschutzprogrammes. So werden zunächst die Fragen 39, 47, 52 und 53 des Einsetzungsbeschlusses beantwortet, indem die Entwicklung des Schallschutzbudgets sowie der tatsächlichen Mittelabflüsse nachgezeichnet wird. Im Anschluss wird näher auf die Rolle des Aufsichtsrates eingegangen (Fragen 54 bis 56 des Einsetzungsbeschlusses).

1. Schallschutzbudget im Zeitverlauf

a) Höhe und Auszahlungsgegenstand

Nach Aussage der Zeugin Dorn sei die FBB aufgrund der Berechnung der ehemaligen Leiterin „Technischer Schallschutz“ Karin Ludwig zu Beginn des Genehmigungsprozesses von Gesamtkosten des Schallschutzprogramms im Bereich von 2,3 bis 3,4 Millionen D-Mark ausgegangen, um das Schallschutzziel eines zulässigen Schallschutzpegels von maximal 55 dB im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern einhalten zu können.

Zeugin Christine Dorn: „Und wenn man jetzt mal vergleicht, mit welchen Kosten der Flughafen selber geplant hat, um diesen Standort zu rechtfertigen, obwohl ja im Raumordnungsverfahren das Thema rauf und runter war, dass der Lärmschutz für diesen Standort ein ganz großer Knackpunkt ist [...]. Karin Ludwig hat eine Kostenschätzung eines Schallschutzprogramms für den Flughafen BBI vorgenommen, datiert vom 31.01.2001, und da stehen zwei Zahlen drauf, bezogen auf passiven Schallschutz: Anzahl der Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz ca. 985, Gesamtkosten netto 2 318 675 D-Mark, 2,3 Millionen D-Mark. Und zusätzlich, sozusagen gewissermaßen als Worst Case, falls da noch Dachdämmungen mit reinkämen, kommen für 132 Wohneinheiten noch mal 1 098 000 Euro dazu, also insgesamt 3,4 Millionen D-Mark. Mit diesen Zahlen ist die Flughafengesellschaft, ja, in den Genehmigungsprozess reingegangen. [...] Tausendmal wurde gesagt: Die Schallschutzmaßnahmen sollen gewährleisten, dass im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine Flugzeuge lauter werden als 55 dB.“³²⁰

Die Zeugin Fölster, die ehemalige Finanzgeschäftsführerin der FBB, führte zu den Veränderungen des Schallschutzbudgets während ihrer Tätigkeit zwischen Mai 2013 bis Dezember 2019 aus:

³²⁰ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 50.

Zeugin Heike Fölster: „Also, als ich angefangen bin, war in der Planung - - Ich weiß es immer nicht: Waren es 130, 140 oder 150 Millionen Schallschutz, mit denen wir gestartet sind? - Dann gab es kurze Zeit später ein Gerichtsurteil, da waren wir bei Pi mal Daumen 300 Millionen, weil andere Dezibelwerte gemessen wurden und auch andere, glaube ich, Entschädigungsalgorithmen - das weiß ich nicht mehr so genau - - Und final waren dann nachher 730, 750 - auf jeden Fall so eine Dreiviertelmilliarde. Das war mehr, als alle anderen deutschen Flughäfen in Deutschland für Schallschutz ausgegeben haben.“³²¹

Außerdem sagte die Zeugin Fölster aus, dass bis zu ihrem Ausscheiden im Jahr 2019 ein erheblicher Teil des Schallschutzbudgets noch übrig gewesen sei. Dieser lag ihrer Erinnerung nach in einer Größenordnung von „*mindestens 200, 300 Millionen*“³²².

Nach Aussage des Zeugen Prof. Dr. Lütke-Daldrup betrug das Schallschutzbudget zu seinem Amtsantritt im März 2017 circa „*700, 730 Millionen*“ Euro, wovon knapp über die Hälfte noch vorhanden war. Bis zu seinem Ausscheiden im September 2021 habe sich das Schallschutzbudget im Zuge der Wirtschafts- und Businessplanungen nur geringfügig verändert. Insgesamt sei etwas mehr als ein Drittel des Schallschutzbudgets zu diesem Zeitpunkt noch nicht verausgabt gewesen.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Also beim Schallschutz - war in der Gesamtverantwortung des Vorsitzenden der Geschäftsführung natürlich sozusagen die großen Themen angesiedelt, nicht die Behandlung der Einzelfallfragen, die ja im Geschäftsbereich des jeweiligen verantwortlichen Geschäftsführers, Bobke-von Camen oder später Halberstadt, lagen. Wir haben vor allem im Blick gehabt, dass die finanzielle Ausstattung auskömmlich war. Ich kann mich nicht ganz genau erinnern, aber irgendwas um 700, 730 Millionen war von vornherein für das Schallschutzprogramm zu meinem Eintritt als CEO bereits budgetiert. Davon war vielleicht knapp die Hälfte - ich weiß es nicht mehr genau, aber irgendwas in dieser Dimension - bereits verausgabt worden, das könnte auch ein bisschen weniger gewesen sein, ich kann mich nicht im Detail erinnern. Es war jedenfalls ein erhebliches Budget noch vorhanden. Und wir haben diese Budgetplanung des Schallschutzprogramms mit jeder Wirtschafts- und Businessplanung aktualisiert. Da hat sich aber relativ wenig bewegt. Ich glaube, in der ganzen Zeit, wo ich Vorsitzender der Geschäftsführung war, lag das Schallschutzbudget deutlich über 700 Millionen und wurde immer sozusagen nach dem entsprechenden Abarbeitungsstand von der entsprechenden Fachabteilung über meinen Geschäftsführerkol-

³²¹ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seiten 33-34.

³²² Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 52.

legen an die Finanzabteilung mitgeteilt und wie das Budget im Detail sich eben verändern musste. Es waren aber kleine Veränderungen. Und der Budgetrahmen lag immer so im Bereich 720, 730, 750 Millionen. Und das war auch zu meinem Ausscheiden noch der Fall. Als ich ausgeschieden bin vor zwei Jahren, war das Budget, glaube ich, zu weniger als zwei Dritteln ausgeschöpft, also es war immer noch eine Menge Budget vorhanden.“³²³

Und weiter:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Das Budget für den Schallschutz ist in allen Wirtschaftsplänen und Businessplänen, die mir aus meiner Tätigkeit als Vorsitzender der Geschäftsführer bekannt sind, immer in auskömmlicher Höhe bereitgestellt gewesen. Und ich habe eben die Zahl, glaube ich, genannt: Sie bewegte sich in einem Größenordnungsbereich von über 700 Millionen Euro. Und es wurden immer nur in kleinen Millionenbeträgen entsprechend den aktuellen Mittelflüssen, den aktuellen Einschätzungen von Bedarfen Veränderungen vorgenommen. Der Mittelabfluss war immer so, dass wir im Detail genügend Reserven hatten, um die entsprechenden Notwendigkeiten im Schallschutzprogramm vollumfänglich erfüllen zu können.“³²⁴

Der Zeuge Halberstadt, der verantwortliche Geschäftsführer für das Schallschutzprogramm, bezifferte das Volumen des Schallschutzbudgets auf 730 Millionen Euro, wovon circa 450 Millionen Euro abgerufen worden seien. Bis zum Jahr 2013 seien für das Schallschutzbudget 140 Millionen Euro veranschlagt gewesen. Danach sei eine einmalige Erhöhung des Schallschutzbudgets auf 730 Millionen Euro erfolgt, welches bis zum Ende des Untersuchungszeitraums unverändert blieb. Zudem betonte er, der quantitative Umfang des Schallschutzes sei wesentlich höher als bei vergleichbar großen Flughäfen in Deutschland.

Zeuge Michael Halberstadt: „Das Schallschutzprogramm des BER ist vor allem aufgrund des Tagschutzes, der - das ist schon ein Stück Besonderheit im Verhältnis zu anderen Flughäfen - ein enorm ambitioniertes Schutzziel beinhaltet, eines, was weit über die Anforderungen des Fluglärmschutzgesetzes hinausgeht und die Schallschutzmaßnahmen anderer Flughäfen auch deutlichst übersteigt. Also, das Volumen, was wir im Budget für das Schallschutzprogramm derzeit hinterlegt haben - 730 Millionen; davon sind rund 450 Millionen Euro bislang für den Schallschutz am BER ausgegeben

³²³ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seiten 73-74.

³²⁴ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 77.

worden -, ist ein Vielfaches, ein Mehrfaches von dem, was an anderen großen deutschen Flughäfen auch in der Summe ausgegeben wurde.“³²⁵

Und weiter:

Zeuge Michael Halberstadt: „Die entscheidende OVG-Rechtsprechung ist die aus 2013. Diese Rechtsprechung hat dazu geführt, dass das Budget deutlich erhöht werden musste. Bis 2013 war die Budgetplanung, die Kostenplanung auf 140 Millionen ausgerichtet. Nach dem OVG-Urteil musste das Budget auf 730 Millionen Euro angepasst werden. Aktuell, derzeit ist das auch noch das Budget. Weitere OVG-Entscheidungen hatten dann nicht mehr dazu geführt, dass das Budget weiter angepasst werden musste. Das hat sich dann innerhalb des Budgets abbilden lassen.“³²⁶

Die Zeugin Dorn, die Vertreterin der von Fluglärm Betroffenen, wies hingegen auf den Umstand hin, dass aufgrund der finanziellen Situation der Flughafengesellschaft über das rechtlich gebotene Maß kein zusätzliches freiwilliges Schallschutzprogramm, wie an anderen Flughäfen üblich, gestartet werden konnte.³²⁷

Der Zeuge Prof. Dr. Schwarz sagte hingegen aus, die FBB habe ein freiwilliges Schallschutzprogramm in der Größenordnung von circa 20 Millionen Euro in den Jahren 2010 bzw. 2011 aufgelegt.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Da haben wir gesagt: Damit wir das großzügig regeln können und nicht bei jedem am Buchstaben des Gesetzes hängen bleiben müssen, wollen wir dazu ein Budget für die Leute vor Ort haben. Das war ein Volumen von meiner Erinnerung nach rund 20 Millionen, die da freigegeben werden mussten, die also nicht aus der Planfeststellung resultierten - dazu hatten die Gesellschafter ja gar nichts zu sagen -, sondern wo wir als Geschäftsführung vorgeschlagen haben: Lasst uns das freiwillig machen. - Dem sind der Aufsichtsrat und die Gesellschafter gefolgt. Das muss irgendwie so [...] 2010, 2011 [...] gewesen sein. Aber das ist meiner Erinnerung nach, glaube ich, auch so das einzige Thema, wo sich die Gesellschafter dann mit Schallschutz beschäftigt haben, also in ihrer Organfunktion.“³²⁸

³²⁵ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 30.

³²⁶ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 65.

³²⁷ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 71.

³²⁸ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 65.

b) Entscheidungen des Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg in den Jahren 2012 und 2013

In den Jahren 2012 und 2013 stellte das Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG)³²⁹ fest, dass die bisherige Auslegung des im Planfeststellungsbeschluss formulierten Tagschutzzieles durch die Flughafengesellschaft nicht rechtens war. Diese sah vor, dass eine sechsmalige Überschreitung des A-bewerteten Maximalpegel von 55 dB(A) in Innenräumen von dem Planfeststellungsbeschluss gedeckt gewesen sei. Auf dieser Grundlage hatte die Flughafengesellschaft im Jahr 2009 das Schallschutzprogramm zunächst aufgelegt. Durch die Entscheidung des OVG, der Maximalpegel dürfe in den sechs verkehrsreichsten Monaten rechnerisch insgesamt weniger als einmal überschritten werden, wurde eine deutliche Erhöhung des Schallschutzbudgets notwendig.³³⁰ Die Hintergründe der Entscheidungen des OVG werden im vorherigen Kapitel näher erläutert. Die folgende Passage fokussiert sich ausschließlich auf dessen finanzielle Auswirkungen.

Zur Ausgangslage des ursprünglich veranschlagten Schallschutzbudgets führte der Zeuge Seidel aus:

Zeuge Thomas Seidel: „Das Thema Schallschutz beruht ja auf einem Gerichtsurteil, [...]. In einem ersten Zugriff nach Interpretation der FBB, des Leipziger Urteils, des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Schallschutzsumme angelegt worden, die den Schallschutzmaßnahmen in München und in späteren Erweiterungen von Frankfurt am Main entsprach - die dieser Summe entsprach; [...] Und ein weiteres Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hat darauf hingewiesen, dass der Schallschutz laut Planfeststellungsbeschluss umfassender, insbesondere der Tagschutz, gestaltet werden muss. Daraufhin hat die FBB eine Neuberechnung durchgeführt [...]. Und diese Schallschutzmaßnahmen wurden dann [...]. Und dazu gab es dann ein Team bei der FBB, was aus meiner Sicht sehr effektiv und sehr gründlich gearbeitet hat. Und ein Großteil der Maßnahmen wurde eben erst im Hinblick auf die dann konkrete Eröffnung beantragt. Wir hatten ja in den Jahren nach dem Planfeststellungsbeschluss bis zur Eröffnung relativ wenige Anträge, waren ganz viele öffentliche Bauten dabei - Schulen, Kindergärten

³²⁹ OVG Berlin-Brandenburg Beschluss vom 15. Juni 2012 – OVG 12 S 27.12; Urteil vom 25. April 2013 – OVG 11 A 14.13.

³³⁰ Vgl. Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 162-164.

usw. -, und die privaten Eigentümer kamen ja relativ spät, sodass man zur Eröffnung hin einen Berg abzarbeiten hatte, der aber abgearbeitet wurde bis Inbetriebnahme.“³³¹

Die genaue Berechnung des ursprünglichen Schallschutzbudgets erfolgte auf Grundlage von „Prognoseflugplänen“.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Das Schallschutzprogramm war ja vorgegeben aus dem Planfeststellungsbeschluss. Dieser Planfeststellungsbeschluss war, was das Schallschutzthema angeht, salopp formuliert, nicht ganz eindeutig gewesen. Insofern ging es also zunächst mal darum, mit der Planfeststellungsbehörde eine Vollzugsregelung festzuzurren, wie das Schallschutzprogramm umgesetzt werden sollte hinsichtlich des Schallschutzzieles. Und aus diesem Schallschutzziel wurde dann letztlich unter Zugrundelegung von Prognoseflugplänen ein Schallschutzgebiet identifiziert. Aus der Tatsache, dass man dann ermittelt hat: „Wer liegt da alles in dem Schallschutzgebiet drin?“, hat sich ein Budget ergeben, das nach meiner Erinnerung ursprünglich irgendwo so bei 150 Millionen, also unter 200 Millionen auf jeden Fall, gelegen hat. Dann hat es nach der gescheiterten Inbetriebnahme, nach meiner Erinnerung irgendwo so Mitte 2012, ein Gerichtsverfahren gegeben. Ich glaube, zunächst auch noch keinen Gerichtsbeschluss, sondern erst einen Hinweis, der darauf hindeutete, dass das Gericht die Umsetzung des Schallschutzprogrammes anders sieht, als das mit der Planfeststellungsbehörde vorher abgestimmt war. Daraus hätte sich dann ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf ergeben.“³³²

Der Zeuge Halberstadt hob die Bedeutung der Entscheidung des OVG aus dem Jahr 2013 für die weitere Entwicklung des Schallschutzprogramms hervor:

Zeuge Michael Halberstadt: „Was ich sehe, ist, dass [...] es dann 2013 eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes gab, die dazu geführt hat, dass das Schallschutzprogramm der FBB gänzlich neu aufgesetzt wurde und dieses gänzlich neu Aufsetzen damit einherging, dass das OVG das Thema der Schallschutzdimensionierung völlig neu ausgelegt hat. Und das prägt natürlich dann auch das Geschehen bis zu der Einsetzung und auch darüber hinaus des Untersuchungsausschusses, weil damit ja einherging, dass die umzusetzenden Maßnahmen deutlich andere waren, und der Aufwand, der damit einhergeht für die FBB, ein deutlich anderer ist. Daraus ist das Budget von 730 Millionen Euro, das derzeit gilt, entstanden.“³³³

³³¹ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 129.

³³² Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 60.

³³³ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 61.

Der Zeuge Görke, ehemaliger Finanzminister Brandenburgs, betonte die Notwendigkeit im Jahr 2014 vor dem Hintergrund des OVG-Urteils, für die Umsetzung eines „*vollumfänglichen Schallschutzes*“³³⁴ den finanziellen Rahmen um 290 Millionen Euro auf 734 Millionen Euro auszuweiten. Dies habe nach seiner damaligen Auffassung in der Verantwortung der Gesellschafter und somit auch des Landes Brandenburg gelegen.

Zeuge Christian Görke: „Das Jahr 2014, Frühjahr, da war ich noch nicht Aufsichtsratsmitglied und auch nicht Gesellschafter, sondern Finanzminister. Und da hatte ich natürlich eine ganz klare Auffassung: dass natürlich erst einmal die Gesellschaft alles dafür tun muss, um dieses Projekt zu stemmen. Und es war aber trotzdem klar, dass für den vollumfänglichen Schallschutz und die Normdefinition natürlich dann auch die Eigentümer und damit auch das Land Brandenburg eben noch mal 290 Millionen Euro on top obendrauf legen mussten, sodass wir dann, glaube ich, eine beachtenswerte Zahl von 734 Millionen Euro zum Schluss hatten für die Absicherung des Schallschutzes. Und für mich war wichtig, dass die Flughafengesellschaft nicht auf die Idee kommt, diese Mittel - ich meine, Geld hat keine Farbe -, aber zumindest, dass dann in den Abschlussrechnungen ganz klar auch diese 734 Millionen Euro dann auch am Ende rauskommen.“³³⁵

Auch der Leiter des Beteiligungsreferates im MdFE hob die Bedeutung des OVG-Urteils hervor, welches in finanzieller Hinsicht einen massiven Einfluss auf den Kapitalbedarf der FBB hatte:

Zeuge Johannes Werner: „Natürlich ist das intensiv diskutiert worden, und in der Wahrnehmung, aus meiner persönlichen Erinnerung war das durchaus nicht erwartet worden, diese Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts, was also das Maß an Schutzniveau angeht. Aber ich sage mal: Es stand jetzt den Gremien nicht zu, hier diese rechtskräftigen Gerichtsentscheidungen irgendwie weiter kritisch zu reflektieren. Es hat eingehende grundlegende Auswirkungen auf die Finanzierung gehabt. Wir sind, glaube ich, gestartet beim BER-Projekt mit einem Schallschutzniveau von 139 Millionen. Das wurde dann in einem Zwischenschritt mal erhöht, nachdem sich abzeichnete, dass das nicht zu halten war, auf etwas im mittleren dreistelligen Millionenbereich, bis dann schließlich, als das Urteil dann vorlag und rechtskräftig war, auf 730 Millionen. Und das

³³⁴ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 114.

³³⁵ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 114.

ist natürlich dann in die Budgetplanungen eingeflossen und hat auch den Kapitalbedarf, über den wir eben gesprochen haben, natürlich massiv beeinflusst.“³³⁶

Die in der Folge des OVG-Urteils beschlossene Erhöhung des Schallschutzbudgets sei nach Aussage des Zeugen Görke politisch unstrittig gewesen:

Zeuge Christian Görke: „Wir waren - - und deshalb bin ich im Nachgang auch dankbar, dass es diese Urteile des OVG gegeben hat, die eigentlich die 55 dB als Maximalpegel im Schallschutz Tagziel verortet hat, dass es da keine Debatten mehr gab. Und dann gab es auch keine Debatten mehr über die Frage auch der Finanzierungshöhe des Schallschutzbudgets. Die gab es dann nicht mehr, weil das klar war. Es gab dann noch mal den Versuch der FBB, gegen die Entscheidung dann in Revision zu gehen.“³³⁷

Der Zeuge Vogelsänger, damaliger Infrastrukturminister, und die Zeugin Dorn betonten übereinstimmend, dass es bezüglich der Umsetzung des OVG-Urteils keinen politischen Ermessensspielraum gegeben habe. Der Beschluss sei schlicht umzusetzen gewesen³³⁸.

Zeugin Christine Dorn: „Die Behörde war vom Gericht verpflichtet, genau das zu tun. [...] Aber sie konnte gar nicht anders handeln. Sie ist vom Gericht verpflichtet worden, denn es war ja die Behörde, die die Beklagte war, nicht der Flughafen. Die hatten keinen Ermessensspielraum. Das hat das OVG ihnen auch gesagt. Wenn, wie hier, ein systematisches Verfehlen im Raum steht, hat die Behörde kein Ermessen, wie sie reagiert, sondern sie muss aufsichtlich einschreiten und den Flughafen zwingen. Dass die Behörde das getan hat, haben wir erzwungen.“³³⁹

Die vollständige Umsetzung des OVG-Urteils sei außerdem der Auftrag des Aufsichtsrats und der Gesellschafter an die Geschäftsführung gewesen.

Zeuge Johannes Werner: „Also, die klare Erwartung des Aufsichtsrates - das ist auch eindeutig artikuliert worden - ist, dass das Gerichtsurteil eins zu eins umzusetzen ist. Und die Geschäftsführung hat - dazu auch zu verschiedenen Gesichtspunkten, die ja immer wieder auch über Äußerungen von Bürgerinnen und Bürgern sozusagen bekannt geworden sind - darauf stets Wert gelegt und sich dazu auch berichten lassen.“³⁴⁰

Und weiter:

³³⁶ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 95-96.

³³⁷ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 119.

³³⁸ Vogelsänger, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seiten 87, 93.

³³⁹ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 70.

³⁴⁰ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 97.

Zeuge Johannes Werner: „Na ja, also noch mal gesagt: Nicht nur die Erwartung, sondern auch der Auftrag des Aufsichtsrats und der Gesellschafter war, dieses Gerichtsurteil umzusetzen. Die finanziellen Mehrbedarfe sind auch in der Planung von den Aufsichtsorganen sozusagen sanktioniert, gebilligt worden.“³⁴¹

Gegen das OVG-Urteil habe die FBB keine rechtlichen Schritte eingeleitet und stattdessen die vollständige Umsetzung veranlasst:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, ich habe das Gerichtsurteil des Oberlandesgerichts [...] zur Kenntnis genommen. Wir haben uns da mit der Rechtsabteilung beraten. Und für mich war klar, das wird so umgesetzt, eins zu eins. Wir haben das weder zu kommentieren noch irgendwie mit irgendwas - - Wir sind freie Bürger dieses Landes. Wir können da eine Meinung haben, aber die spielt keine Rolle. Das wird umgesetzt, mehr nicht.“³⁴²

Die FBB musste für die Umsetzung des OVG-Urteils neues Personal einstellen³⁴³. Darüber hinaus habe die FBB laut der Zeugin Fölster einen externen Dienstleister beauftragt, um eine höhere Anzahl von Anträgen zu Anspruchsermittlungen (ASE) zeitnah bearbeiten zu können. In diesem Zusammenhang habe das Land Brandenburg stets eine prioritäre Behandlung von solchen Anträgen betont. Allerdings habe die FBB eine Zurückhaltung bei der baulichen Umsetzung des Schallschutzes wahrgenommen, welche sich in dem geringen Auszahlungsstand des Schallschutzbudgets niedergeschlagen habe.

Zeugin Heike Fölster: „Das Operative habe ich ja nicht wirklich gemacht, sondern ich habe halt immer nur an meiner Grafik gesehen, was passiert. Wir hatten da eben auch diesen Dienstleister, der Herrn Wagner unterstützt hat, weil es eben eine Flut von Anträgen gab, und man wollte als Flughafengesellschaft eben auch schnell agieren und Dinge auch so machen, dass die Bürger und Bürgerinnen dort ihr Geld bekommen nach den Regularien. Das war, habe ich vorhin schon gesagt, auch Brandenburg sehr, sehr wichtig, dass das immer gut und vorrangig behandelt wird. Und wir haben dann nur die Statistiken gehabt. Und alles, an was ich mich erinnere, war immer so, dass wir sagten: Wir haben noch ganz viel Geld für diese Themen, weil wir haben noch nicht so viele Anträge. Und es war auch immer die Vermutung, dass die Bürger noch gewartet haben, wann dann endlich die Inbetriebnahme ist und dann sozusagen: das neueste Fenster kriegen und nicht schon das, was - - Was weiß ich? Jetzt sage ich mal: 2013 gab es

³⁴¹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 97.

³⁴² Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 55.

³⁴³ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 85.

vielleicht auch schon Schallschutzfenster, aber die 2019 waren dann schon mal eine neuere Generation. Da war so eine gewisse - zumindest wurde es von uns so wahrgenommen - Zurückhaltung, was diese Themen betrifft.“³⁴⁴

Der Zeuge Mehdorn bestätigte, dass die FBB sich zur Umsetzung des neu aufgelegten Schallschutzprogramms externer Expertise bediente.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wir haben mit Herrn Wagner intensiv gearbeitet: was er braucht, um effektiven Schallschutz schnell herzustellen. Und wir haben ihn mit entsprechendem Personal, Budgets, Büros und PCs ausgerüstet, und wir haben ihm auch ein Budget zugeordnet, wo er sich fremde Expertise ins Team holen kann, denn wir konnten nicht alles in dieser kurzen Zeit abbilden. Herr Wagner hat schrittweise Fahrt aufgenommen und ist dann relativ strukturiert das Schallschutzthema angegangen.“³⁴⁵

Und weiter:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Und es mussten Teams gebildet werden, die quasi eine Bestandsaufnahme Haus für Haus für Haus machen mussten, und das ist schlicht ein Kapazitätsproblem. Das waren die externen Expertisen, die wir da hatten. Wir haben diese Gruppen geschult, und die sind dann durch die Straßenzüge gegangen, haben sich Termine geholt und haben begutachtet und haben danach einen Arbeitsplan erstellt, was für diese Hausnummer gemacht werden musste.“³⁴⁶

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup wies daraufhin, dass die bauliche Umsetzung des Schallschutzes nach der Planfeststellung in der Verantwortung der jeweiligen Anwohner lag. Die Kostenerstattung sei stets ein „*sehr streitbefangener Tatbestand*“ zwischen FBB und Anwohnern gewesen. Deshalb hätten seiner Wahrnehmung nach viele potentiell Berechtigte von einem Antrag auf ASE abgesehen und das vorhandene Budget sei nicht voll ausgeschöpft worden.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Der andere Fall, der in der Konstruktion dieser Planfeststellung angelegt war [...], war, dass die Menschen selber die Schallschutzmaßnahmen durchführen mussten und die Kosten erstattet wurden. Und das war immer ein sehr streitbefangener Tatbestand. Viele haben sich dieser Mühe nicht unterzogen und haben sozusagen - - Deshalb gab es immer große Budgetreste, die nicht abgeflossen sind. Und es gab manchmal auch Streit offenbar ums Detail. Der Flughafen hat Sachverständige und Gutachter beschäftigt. Und nicht alle Antragsteller waren mit

³⁴⁴ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 46.

³⁴⁵ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 18.

³⁴⁶ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 19.

den Ergebnissen einverstanden, teilweise ist das gerichtlich geklärt worden. Das ist ein mühsamer Prozess, der aus meiner Sicht nicht glücklich war in der Konstruktion, den ich aber so vorgefunden hatte und den ich so zu Ende führen musste, damit der Flughafen überhaupt ans Netz gehen konnte. Denn darauf hat die LuBB sehr genau geachtet, die Luftfahrtbehörde: dass sie das genauso machen, wie es in der Planfeststellung und von den Gerichtsbeschlüssen geregelt ist. Und das haben wir auch gemacht. Insofern mussten wir uns an Recht und Gesetz im Detail halten. Das war sehr mühsam, sehr streitbefangen und meine Kollegen, die damals zuständig waren, können davon ein Lied singen.“³⁴⁷

c) Kein Schallschutz nach Kassenlage

Zeuge Görke widersprach der Vorstellung, die Gewährung von Entschädigungszahlungen und Kostenerstattungen für baulichen Schallschutz habe sich „nach Kassenlage“³⁴⁸ gerichtet. Vielmehr sei das Schallschutzbudget in der Abschlussrechnung klar ausgewiesen und lediglich für kurzfristige Absicherungen von Finanzierungen genutzt worden.

Zeuge Christian Görke: „Es hat beim Schallschutz aus meiner Sicht - - und Sie haben es verkürzt gesagt: nach Kassenlage - - Also, das kann ich nicht bestätigen, weil das Budget feststand. Fakt ist aber auch, dass natürlich - - Ich habe vorhin gesagt: Geld hat keine Farbe - - dass wir natürlich entsprechend auch dem Baufortschritt, natürlich auch der Frage des Mehrbedarfs natürlich das Budget in Gänze auch - wie soll ich das sagen? - natürlich genutzt haben, um zum Beispiel bestimmte Finanzierungen erst mal sicherzustellen. Das heißt nicht, dass zum Abschluss - - Klar, zum Abschluss war klar, dass das Budget eben 734 Millionen Euro für den Schallschutz - - hier auszuweisen ist. Das sage ich deshalb, weil wir natürlich auch durch die verschiedensten Finanzierungsformen - - Es gab zum Beispiel - - Ich hatte ja diesen Fremdkredit, also diesen Konsortialkredit, aus dem Jahre 2009 erwähnt, und nach meiner Erinnerung war es so, dass zum Beispiel diese Zahlungen erst, zum Beispiel diese Kreditzahlungen - - Dieses Bankenkonsortium, das dann den Kredit gegeben hat, das war gebunden an einen klaren Sachverhalt, dass erst mal eine Baugenehmigung erteilt werden musste, bevor auf dieses Budget zurückgegriffen werden konnte. Und damit wir diese Flughafengesellschaft nicht, sagen wir mal - - dass wir die Finanzierung absichern, haben wir natürlich auch Teile des Darlehens auch vorfinanziert. Jedem war klar, dass der planfestgestellte Schallschutz von 734 - - zumindest das, was ich noch kenne - - Es ist ja noch mal erhöht

³⁴⁷ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 87.

³⁴⁸ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 122.

worden, glaube ich, in der Abschlussrechnung, auf 755 Millionen - - dass das kommen muss.“³⁴⁹

Und weiter:

Zeuge Christian Görke: „[...] weil dieses Schallschutzbudget zur Absicherung feststand. Und wir haben natürlich auch innerhalb der FBB das zur Verfügung stehende Budget natürlich auch für die Finanzierungsabsicherung genutzt. Aber das heißt nicht, dass man jetzt verkürzt sagen kann: Wir haben Schallschutzgeld für andere, sagen wir mal, Ausbaumaßnahmen genutzt. Das war ganz klar, dass das zu finanzieren ist. Aber wir haben eben auch zur Brückenfinanzierung natürlich dieses Darlehen, wo natürlich der Brandenburger Anteil drin war, natürlich genutzt, bis wir die Baugenehmigung hatten, um dann natürlich nach Zugang der Kredite bzw. der Finanzierungsform vom Konsortialkredit aus 2009, dann auch wieder die Budgets dann auszugleichen.“³⁵⁰

Auch Zeuge Mehdorn bekräftigte, es habe keinen „*Schallschutz nach Kassenlage*“ gegeben.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, ich glaube nicht, dass Schallschutz nach Kassenlage gemacht wurde. Herr Wagner hat [...] von mir volle Rückendeckung gehabt. Uns war klar: Das ist Gesetz. Das ist Gerichtsbeschluss. Ob und das gefällt oder nicht, das spielt keine Rolle, das wird so umgesetzt. Da das Umsetzen ja nicht von drei Mann bei allem passiert - dann hätte es nämlich zehn Jahre gedauert -, mussten wir Teams machen und gewisse Regeln machen, damit verschiedene Teams, verschiedene Firmen nach diesen Regeln - alle möglichst gleich - ihre Befundungen in den Häusern und Wohnungen durchführen. Das war der Regelbedarf. Das waren die Leitlinien, die Herr Wagner aufgestellt hat, um möglichst viele Teams zu schulen und zu unterrichten, was unsere Pflicht ist und was ihre Pflicht ist und wie der Befund aussehen soll, damit wir hinterher dann auch die Umsetzung zügig durchführen können. [...]. Ich habe den Leitfaden auch selber mal in der Hand gehabt und ihn gelesen. [...] Da ist nichts von: Wir haben nicht genug Geld oder so. Das hat zu keiner Zeit eine Rolle gespielt.“³⁵¹

Die Zeugin Heike Fölster, die damalige Finanzgeschäftsführerin, bestätigte die Aussage des Zeugen Görke, die Bewilligung und Auszahlung des Schallschutzprogrammes sei zu keinem Zeitpunkt durch die vorhandenen Geldmittel beschränkt gewesen³⁵².

³⁴⁹ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 122.

³⁵⁰ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 122.

³⁵¹ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 53.

³⁵² Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 122.

Zeugin Heike Fölster: „Wir haben ja auch einen Verlauf gehabt, wo die Dreiviertelmilliarde tendenziell abfließt über die einzelnen Jahre. Und wenn wir was genommen haben, waren die irgendwie drei Jahre später - - Also zahlen konnten wir immer. Wir hatten ja sogar, glaube ich, einen Dienstleister dabei, der Herrn Wagner unterstützt hat, damit wir ganz, ganz viele Anträge bearbeiten - - und die Bürger und Bürgerinnen auch schnell ihr Geld gekriegt haben.“³⁵³

Bezüglich des Umgangs mit Geldern, die zwar dem Schallschutzbudget zugerechnet waren, aber für kurzfristige Finanzierungen genutzt wurden, führte die Zeugin Fölster aus:

Zeugin Heike Fölster: „Also, wir haben das ja getrackt. Da haben wir auch ein Reporting für gehabt: Wie viel Schallschutz haben wir? Was war geplant für den Tagschutz? Was war Nachtschutz? Was waren Entschädigungszahlungen? Da haben wir immer geguckt: Was ist angemeldet gewesen in der Planung und was ist da jetzt gelaufen? Ich weiß, als ich ging in 2019, dass wir noch ganz, ganz viel Schallschutz sozusagen überhatten, was noch nicht abgerufen worden ist. Aber es war auch klar, dass das erst später - - Also je näher die Inbetriebnahme rückte, desto größer war das Aufkommen.“³⁵⁴

Und weiter:

Zeugin Heike Fölster: „Wir haben es wirklich getrackt, wie viel hat der Schallschutz - - die Bauleute gesagt, wie viel wollen Sie für den Tagschutz, für Nachschutz - was ich eben schon sagte -, was ist Entschädigungszahlung? Das haben wir immer gemonitort: Passt das alles? - Ob das hinten heraus alles abgeflossen ist, wie bei der Kollegin schon - - weiß ich nicht.

Aber wir haben natürlich schon mal, bevor wir eine neue Kredittranche vom Markt genommen haben oder von den Gesellschaftern sozusagen kurz uns aus dem Topf was ausgeliehen - immer in Abstimmung auch mit dem Aufsichtsrat ... (akustisch unverständlich) fließt es nicht ab. Das brauchen wir momentan nicht. Ich muss mir - das ist wie im Privatleben - jetzt kein neues Geld holen, wenn ich da noch was im Spartopf habe. Wir haben es aber hinterher immer wieder umgebucht, was in diesem Fall ja nur Papierbuchungen waren. Also, insofern gab es da schon eine gewisse Modalität, aber es hat immer jeder darauf geachtet - hauptsächlich auch die Brandenburger -, dass wir immer genau transparent machen, was wir da gerade uns geliehen haben, damit die

³⁵³ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 45.

³⁵⁴ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seiten 33-34.

Gesamtsumme auch ja gehalten bleibt. Das war Brandenburg immer ganz, ganz wichtig.“³⁵⁵

Nach Aussage der Zeugin Fölster erforderten die aufwändigen Abstimmungsprozesse der Gesellschafter und die daraus entstehenden zeitlichen Verzögerungen kurzfristige Finanzierungen. Die allgemeine Finanzlage der FBB habe hingegen keine kurzfristigen Finanzierungen aus dem Schallschutzbudget nötig gemacht³⁵⁶.

Zeugin Heike Fölster: „Ja, Zinsen. Danke. Als Jurist - gut. Das ist ja immer auch eine Frage des Timings. Gerade wenn wir mit den Gesellschaftern gesprochen haben, was die Kreditthemen betrifft - - Ich weiß jetzt nicht mehr, wie weit das auf der Zeitachse war. Aber wir haben im Januar festgestellt, wir brauchen eine Milliarde. Die ganzen Diskussionen, auch durch die Parlamente, mit den Bürgschaften haben ja lange gedauert, bis wir dann endlich das Geld gekriegt haben, bis wir eine Bürgschaft gekriegt haben. Ich glaube, einmal war Brandenburg relativ schnell. Berlin war auch ganz schnell, und dann hing der Bund. Das ist halt ein Riesenprozess von den Themen her. Dann müssen Sie einfach gucken, dass das gerade passt.“³⁵⁷

Zu einer solchen kurzfristigen Finanzierung, bei der vorübergehend auf das Schallschutzbudget zurückgegriffen wurde, kam es nach Aussage der Zeugin Heike Fölster im Jahr 2017 oder 2018.

Zeugin Heike Fölster: „Das ist nicht nicht abgeflossen, sondern das waren zu dem Zeitpunkt Gelder, wo wir jetzt einen Kredit aufnehmen mussten. Ich kann Ihnen die Zeit ... (akustisch unverständlich) das weiß ich nicht mehr, aber es war so irgendwann mal 17, 18 oder so, wo wir sagten: Wir haben noch ganz, ganz viel Schallschutz. Die Kredite machen wir erst ein halbes Jahr später, als dass wir das benutzen. Sozusagen die Gelder, die eigentlich auf der Zeitscheibe für 19, 20, 21 für den Schallschutz genehmigt wurden, die borgen wir uns jetzt, machen wir den Kredit später. - Und sowie der Kredit kam, haben wir es wieder umgebucht in den alten Topf.“³⁵⁸

Und weiter:

³⁵⁵ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 39.

³⁵⁶ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 56.

³⁵⁷ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 55.

³⁵⁸ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 46.

Zeugin Heike Fölster: „Da ist nichts verloren gegangen. [...] Wir haben uns das Geld [...] geliehen, was noch in der weiten Zukunft war. Es war nicht das Geld des laufenden Jahres.“³⁵⁹

³⁵⁹ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 46.

2. Rolle des Aufsichtsrates

a) Schallschutz als Gegenstand der Aufsichtsratssitzungen

Nach Aussage des Zeugen Halberstadt erschienen regelmäßig sogenannte Managementberichte, welche in schriftlicher Form dem Aufsichtsrat vorgelegt wurden. Darin enthalten seien auch Informationen zum jeweils aktuellen Umsetzungsstand des Schallschutzprogrammes.

Zeuge Michael Halberstadt: „Wir machen das auch regelmäßig. In jeder Aufsichtsratssitzung gibt es einen verschriftlichten Managementbericht. In diesem Managementbericht werden zu allen relevanten Themen Ausführungen gemacht, damit der Aufsichtsrat auch immer informiert ist. Darüber hinaus berichten wir natürlich auch über das Thema Budget und: Wo stehen wir hinsichtlich des Budgets und Umsetzung des Budgets im Schallschutz im Speziellen? Auch das findet regelmäßig im Aufsichtsrat statt. Und wenn die Gesellschafter die Anforderung haben, das Thema Schallschutz auch zu einem Beratungsgegenstand zu machen, findet das natürlich auch in der Gesellschafterversammlung und dann durch mich an der Stelle statt.“³⁶⁰

Die Zeugen Wagner, Fölster, Mehdorn und Werner bestätigten die regelmäßigen Berichte der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat hinsichtlich des Schallschutzprogrammes:

Zeuge Ralf Wagner: „Allerdings ist der Schallschutz ein regelmäßiger Punkt im sogenannten Management-Report der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat. Also, da gibt es immer so ein kleines Kapitel: Soundso viele Anträge sind abgearbeitet. Das und das sind gerade die Punkte.“³⁶¹

Zeugin Heike Fölster: „Ja, wir haben Reporte ja anlässlich der Aufsichtsratssitzungen geschickt. Alles andere ist unüblich, dass man zwischendrin noch irgendetwas schickt. Und das war immer der normale Fragenkatalog: Sachstand Bau, Sachstand Kredite, Sachstand Schallschutz war bestimmt immer drauf. Personalthemen. Das sind so die Standardagenden für Aufsichtsratssitzungen.“³⁶²

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Der Aufsichtsrat ist ja nicht im operativen Geschäft eingebunden. Aber in den Aufsichtsratssitzungen wurde regelmäßig über die Schallschutzmaßnahmen vorgetragen. Ich habe sogar Herrn Wagner selber vortragen lassen. Da gab es nirgendwo Beanstandungen. Das ging seinen Weg der Dinge.“³⁶³

³⁶⁰ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seiten 45-46.

³⁶¹ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 92.

³⁶² Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 44.

³⁶³ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 56.

Zeuge Johannes Werner: „Die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen äußert sich in der Erteilung von Entscheidungen für bauliche Maßnahmen, die von den Verantwortlichen eigenverantwortlich umzusetzen sind, oder in der Bewilligung von Entschädigungsleistungen, die die Betroffenen entgegennehmen. So. Und über diesen Fortschritt hat der Aufsichtsrat und haben die Gesellschafter sich fortlaufend vergewissert.“³⁶⁴

Auch der Zeuge Bretschneider, der damalige Aufsichtsratsvorsitzende, berichtete, dass der Schallschutz regelmäßiges Thema der Aufsichtsratssitzungen gewesen sei.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Natürlich war das Thema Schallschutz auch ein wichtiges Thema für den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat ließ sich regelmäßig - wenn auch nicht zu jeder Sitzung, aber doch regelmäßig - berichten. Und es gab dann die Diskussion über Verfahrensdauer zum Beispiel, über bearbeitete Verfahren, über offene Verfahren, über das Thema ausgezahltes Geld: Wie lange müssen die Leute warten? - Und es gab auch die Diskussion über bestimmte Sachen. Ich sag mal, da war das Thema Wohnräume oder so Wohnungen zu nutzen, so Räume, Wohnküchen zum Beispiel, von den Quadratmetern waren eine Zeit lang ein großes Streitthema.“³⁶⁵

Und weiter:

Zeuge Rainer Bretschneider: „Allerdings ist es natürlich so, dass sich der Aufsichtsrat regelmäßig hat berichten lassen über Kategorien von Fehlerquellen oder Kategorien von Entscheidungsdingen etwa zum Thema, wie das mit dem Innenlärmschutz ist, wie das mit Wohnküchen ist. Das war ein Thema etwa auch sehr lange im Sonderausschuss. Und wir haben versucht, dann insgesamt und ich mit Einfluss zu nehmen im Sinne der Betroffenen. Letztlich ist es so gewesen, dass verschiedene Verfahren dazu geführt haben, dass Prozesse vor dem Oberverwaltungsgericht durchgeführt worden sind. Und letztlich sind die Entscheidungen dann durch die Gerichte gefällt worden.“³⁶⁶

Die Zeugin Fölster gab an, dass einzelne „größere Fälle“ von Anspruchsermittlungen manchmal Gegenstand der Aufsichtsratssitzungen gewesen seien.³⁶⁷

Im Zuge der Erstellung der Wirtschaftspläne wurde das Schallschutzbudget nach Aussage des Zeugen Prof. Dr. Lütke-Daldrup zunächst im Aufsichtsrat und danach in der Gesellschafterversammlung diskutiert. Der Bund habe dabei dessen Volumen kritisch hinterfragt.

³⁶⁴ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 98.

³⁶⁵ Bretschneider, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 118.

³⁶⁶ Bretschneider, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 111.

³⁶⁷ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 61.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Wir haben die Budgets immer zunächst dem Aufsichtsrat vorgelegt, weil wir Wirtschaftspläne gemacht haben jedes Jahr. Natürlich gab es da viele kritische Fragen, ich kann mich vor allem an viele kritische Fragen des Bundes erinnern, der haben immer gefragt „Wieso muss das eigentlich so teuer sein? Das ist in keinem anderen Flughafen in Deutschland so teuer“, also nicht nur sozusagen etwas teurer, sondern es war in Dimensionen teurer in Berlin/Brandenburg, das hat der Bund nie richtig verstanden. Da gab es immer viele kritische Fragen, das weiß ich noch. Aber mit den Gesellschaftern wurde das auf ähnliche Weise im Nachgang dann diskutiert. Wir haben immer gesagt: Wir haben die Rechtsgrundlagen zu beachten, wir haben die gerichtlichen Entscheidungen, wir haben die Planfeststellungsbeschlüsse. - Daraufhin hat unsere Schallschutzabteilung, die über 30, 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat und viele Gutachter, die das alles für die gemacht haben, ermittelt, was der prognostizierte Bedarf ist, und daraufhin wurden die Budgets definiert, und diese Budgets sind immer bereitgestellt worden, weil natürlich jeder wusste, das ist ein extrem sensibles Thema.“³⁶⁸

Der Zeuge Bretschneider führte aus, der Aufsichtsrat habe sich stets für ein „anständiges“ Schallschutzprogramm eingesetzt, welches dem gerichtlich festgestellten Niveau entsprach. Dissens habe es hinsichtlich der Einschätzung der jährlich zu erwartenden Mittelabflüsse des Schallschutzprogrammes gegeben.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Im Gegenteil, man war immer dafür, dass es einen anständigen Schallschutz gibt und dass die Gesellschafter verpflichtet sind, die notwendigen Finanzierungsmittel aufzutreiben. Es gab möglicherweise Diskussionen, wie die Jahresscheiben der Umsetzung aussehen. Der Aufsichtsrat muss ja Wirtschaftspläne beschließen, und in dem Rahmen dieser Wirtschaftspläne ist natürlich von Belang, wie der Mittelabfluss im kommenden Jahr eingeschätzt wird: Ist es so viel, oder ist es so viel? - Beim Schallschutz war ja der Mittelabfluss teilweise nicht so groß. Aber im Aufsichtsrat war völlig klar: Wir haben Gerichtsbeschlüsse, die müssen bezahlt werden, und das Geld müssen die Gesellschafter bereitstellen, weil wir sind ja verurteilt worden. - Also, insofern war die Diskussion zum Schallschutz eher pro Schallschutz im Verhältnis zu anderen Sachen, wo man vielleicht gespart hat.“³⁶⁹

³⁶⁸ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 83.

³⁶⁹ Bretschneider, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 138.

b) Beratung und Entscheidungsfindung im Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat bildete neben dem jeweiligen Vorsitzenden der Geschäftsführung nach Aussage der Zeugin Fölster den wesentlichen Kommunikationskanal zwischen den Gesellschaftern Bund, Berlin und Brandenburg mit der Geschäftsführung.

Zeugin Heike Fölster: „Also Ministerien schon, weil die Ministerien waren ja im Aufsichtsrat. [...] Also zumindest immer einer aus dem Wirtschaftsministerium und einer aus dem Finanzministerium waren im Aufsichtsrat vertreten; Berlin auch. Und das Gleiche ja für den Bund. Da ist es auch das Verkehrsministerium in dem Fall gewesen und das Finanzministerium. Natürlich sind wir da Ansprechpartner gewesen und Staatskanzlei eben dann auch, wenn Fragen waren. Es ist aber eigentlich - - Der Weg ist: Es wird immer gebündelt über den Vorsitzenden der Geschäftsführung. Es ist nicht üblich, dass es eine direkte Beziehung gibt. Also entweder kommen die Fragen über den Aufsichtsrat rein oder über den Vorsitzenden der Geschäftsführung. Das sind so die beiden Zugänge in die Unternehmen hinein. Und mit der LuBB gab es auch Gespräche, aber nicht mit mir.“³⁷⁰

Die Höhe des Schallschutzbudgets sei fortlaufend evaluiert und im Aufsichtsrat diskutiert worden, indem die Prognosen den tatsächlichen Mittelabflüssen gegenübergestellt wurden. So führte die Zeugin Fölster aus:

Zeugin Heike Fölster: „Na ja, wir hatten ja dann - - Nach den diversen Gerichtsurteilen hatten wir ja die 730, 750 Millionen in den Büchern. Und die Techniker, also die Schallschutzabteilung, hatte gesagt: So, die 730 Millionen setzen sich zusammen aus so und so viel Entschädigungen - ich sage jetzt mal 200, keine Ahnung, ob es stimmt -, 300 Tagschutz, sind wir bei 500, und 250 für was weiß ich. - So. Und das waren die Säulen, die sie berechnet haben. Und dadurch, dass wir dann geguckt haben, wie das Geld abgeflossen ist, haben wir ja immer diesen Soll-Ist-Vergleich gehabt und konnten dann sagen: Wenn das eine ein bisschen mehr stieg als das andere, kommt denn das überhaupt noch? - Ich erinnere mich, dass wir mal so ein Ding hatten, dass wir mehr Tagschutz als Nachtschutz hatten, dass es sich irgendwie verschob von den Säulen. Ist das alles noch so richtig von unseren Prognosen, oder müssen wir es umstellen? Reicht das Geld auch wirklich, oder kommen jetzt andere Anträge oder werden die auch teurer als das, was wir berechnet haben? So, dann haben wir immer wieder diskutiert. Und es

³⁷⁰ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 44.

hat Herr Wagner auch immer wieder im Aufsichtsrat erzählt: Passt es mit dem Schallschutz? Kommen wir damit klar? Müssen wir da nachjustieren?“³⁷¹

Über die Entwicklung des Schallschutzbudgets wurde nach Aussage der Zeugin Fölster in den Sitzungen der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates sowie im Sonderausschuss im Landtag Brandenburg regelmäßig informiert³⁷². Der Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup führte hierzu ergänzend aus:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Also, ein Randthema war es sicher nicht. Es war nicht in jeder Sitzung Gegenstand, aber ich kann mich an viele Aufsichtsratsdiskussionen oder Fragen, Nachfragen, Erläuterungen erinnern, wo das Thema „Schallschutz“ direkt oder indirekt Gegenstand war; immer bei der Wirtschaftsplanung und der Businessplanung natürlich. Da wurden teilweise auch sehr detaillierte Nachfragen gestellt. In der Geschäftsführung war es auch öfters Thema, weil natürlich immer wieder berichtet worden ist vom zuständigen Kollegen, wie der Abarbeitungsstand ist.

Auch im Vorfeld der Sitzung des SBR wurde immer berichtet, was dort jetzt wieder der aktuelle Stand ist, der dann auch hier im Ausschuss vorgetragen worden ist. Es war auf jeden Fall in jeder Aufsichtsratssitzung insofern Thema, weil wir immer einen Bericht abgegeben haben über die Geschäftstätigkeit der letzten drei Monate, und da war Schallschutz immer vertreten. Das können Sie auch den Aufsichtsratsprotokollen und den entsprechenden Dokumenten des Aufsichtsrats entnehmen, dass Schallschutz ein Regelpunkt war in der allgemeinen Berichterstattung und teilweise ein besonderer Punkt, wenn es besondere Fragestellungen gab.“³⁷³

Die Entscheidung, Gelder, obgleich dem Schallschutzbudget zugerechnet, für kurzfristige Finanzierungen zu nutzen, wurden nach Aussage der Zeugin Fölster unterschiedlich gefällt. Teils habe die Geschäftsführung selbst beschlossen und dies anschließend an die Gesellschafter kommuniziert; teils sei die Entscheidung im direkten Dialog mit den Gesellschaftern getroffen worden.³⁷⁴

³⁷¹ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 47.

³⁷² Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 47.

³⁷³ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 94.

³⁷⁴ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 54.

Die Zeugin Fölster³⁷⁵ wie auch der Zeuge Mehdorn³⁷⁶ verneinten, konkrete Handlungsanweisungen der Gesellschafter oder des Aufsichtsrates bezüglich der Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen erhalten zu haben.

Der Zeuge Bretschneider wies auf die geringen formalen Befugnisse des Aufsichtsrates nach dem GmbH-Gesetz hin. So könne der Aufsichtsrat keine Weisungen an die Geschäftsführung erteilen und lediglich auf dem Wege informeller Argumentationskraft Einfluss ausüben.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Die Kompetenzen des Aufsichtsrates sind da praktisch bis auf den Katalog der zustimmungspflichtigen Geschäfte gleich null. Und dann kommt es darauf an, inwieweit Sie auf informelle Art und Weise die Verantwortlichen in der Geschäftsführung dazu bringen, dieses zu machen oder jenes zu machen. Und im Zweifel haben die sich verklagen lassen. Die haben sich verklagen lassen, und da waren wir als Aufsichtsrat ganz stolz, dass wir es geschafft haben, dass wenn die Flughafengesellschaft verloren hatte, dass sie nicht in Revision ging. Aber das ist so, und das muss man wissen, wenn man als Land Gesellschaften nach dem GmbH-Gesetz organisiert. Dann ist die Kontrolle nicht - - es gäbe die Kontrolle der Gesellschafter. Das ist aber was ganz anderes. Die Gesellschafter haben nämlich ein Weisungsrecht, das der Aufsichtsrat nicht hat.“³⁷⁷

³⁷⁵ Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 58.

³⁷⁶ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 20.

³⁷⁷ Bretschneider, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 121.

V. Passiver Schallschutz: Gutachterliche Evaluation

Im folgenden Kapitel wird dargelegt, nach welchen Vorschriften und Anweisungen (Einsetzungsbeschluss II. Nr. 3.3) die an der Umsetzung des Schallschutzprogramms beteiligten Gutachter gehandelt und inwiefern diese fehlerhaft gearbeitet haben (Einsetzungsbeschluss II. Nr. 3.2). Dabei wird zwischen den für die schalltechnische Objektbeurteilung (STOB) zuständigen Ingenieurbüros sowie den für die schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung (SVWE) verantwortlichen Wertermittlern differenziert. Des Weiteren wird beleuchtet, welche Beschwerdemöglichkeiten sich den Grundstückseigentümern bei der Überschreitung der zulässigen Schallpegel boten (III. Frage 49). Abschließend wird auf die Auswirkungen der Urteile des Obergerichtes Berlin-Brandenburg vom 3. Juli 2018 auf die Anspruchsberechtigungen sowie dessen Umsetzung eingegangen (III. Frage 143 und 144). Zur inhaltlichen Einordnung der Zeugenaussagen soll zunächst der prinzipielle Ablauf des Schallschutzprogramms skizziert werden.

Ablauf des Schallschutzprogramms

Als erstes stellt der Hauseigentümer gegenüber der FBB einen Antrag, um sich die erforderlichen Aufwendungen für den Einbau des gerechtfertigten baulichen Schallschutzes in sein Bauobjekt erstatten zu lassen. Beim Vorliegen einer möglichen Anspruchsberechtigung aufgrund der Lage innerhalb der Schutzgebiete beauftragt die FBB ein Ingenieurbüro für eine bauliche Bestandsaufnahme vor Ort. Hierbei werden die anspruchsberechtigten Räume sowie deren schalltechnisch relevanten Eigenschaften und Maße aufgenommen.

Daraus ermittelt das Ingenieurbüro die zur Einhaltung der Schallschutzziele erforderlichen Schallschutzmaßnahmen, welche in ihrer Gesamtheit in der schalltechnischen Objektbeurteilung (STOB) zusammengefasst und der FBB übergeben werden. Nach einer erfolgten Qualitätssicherung seitens der FBB erarbeitet das Ingenieurbüro ein Leistungsverzeichnis. Das Leistungsverzeichnis listet alle erforderlichen Bauteile, Materialien und Arbeiten auf und berechnet die Kosten der nötigen Maßnahmen.

Ob die Eigentümer die gesamten Kosten der erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen erstattet bekommen oder einen pauschalen Entschädigungsbeitrag erhalten, hängt von dem Verhältnis der ermittelten Aufwendungen für Schallschutz zum schallschutzbezogenen Verkehrswert der Immobilie ab. Der Schallschutzbezogene Verkehrswert ist nach dem Planfeststellungsbeschluss als „Verkehrswert von Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen“³⁷⁸ definiert.

³⁷⁸ MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, Band 1 Seite 108.

Sofern die Gesamtkosten für die schalltechnische Ertüchtigung mit Sicherheit die Höchstkostengrenze von 30 % des schallschutzbezogenen Verkehrswertes unterschreiten, erhalten die Eigentümer eine Anspruchsermittlung zum baulichen Schallschutz (ASE-B). Hiermit können die Eigentümer eine Fachfirma mit der Umsetzung der im beiliegenden Leistungsverzeichnis aufgelisteten Schallschutzmaßnahmen beauftragen.

Andernfalls erfolgt eine schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung (SVWE) durch einen sachverständigen Wertermittler der Firma Sprengnetter. Sollten hiernach die Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen 30 % des ermittelten schallschutzbezogenen Verkehrswertes überschreiten, so erhalten die Eigentümer eine Anspruchsermittlung auf Entschädigung (ASE-E). Dieser wird als pauschaler Entschädigungsbetrag genau in Höhe der 30 % des ermittelten schallschutzbezogenen Verkehrswertes ausgezahlt. Wenn nach erfolgter schallschutzbezogener Verkehrswertermittlung die Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen jedoch unter der Höchstkostengrenze liegen, erhalten die Eigentümer eine Anspruchsermittlung zum baulichen Schallschutz (ASE-B).

1. Ingenieurbüros: Anweisungen und Vorschriften

a) Rechtliche Grundlagen

Der Zeuge Halberstadt berichtete, dass die Ingenieurbüros sich zunächst, unabhängig von speziellen Vorgaben der FBB, an die Schutzziele aus dem Planfeststellungsbeschluss sowie an ingenieurtechnische Standards und Normen halten mussten.

Zeuge Michael Halberstadt: „Natürlich gibt es Vorgaben für die Gutachter - nämlich die Schutzziele, die ja definiert sind -, dass das, was dort dann zu realisieren ist, dann auch entsprechend umgesetzt wird. Und die haben sich natürlich an Standards DIN-Normen zu halten, die ganz detailliert ja auch für diese Themen vorhanden sind. Es gibt ja da sehr, sehr enge allgemeine Vorgaben. Das sind gar nicht so sehr Vorgaben, die der Flughafen macht, sondern allgemeine Vorgaben, die dann auch ingenieurtechnisch umzusetzen sind. Die sind umzusetzen.“³⁷⁹

Nach Aussage des Zeugen Wagner wurden auch seitens der FBB an die Ingenieurbüros rechtliche Hinweise hinsichtlich der Bewertung bestimmter Ansprüche gegeben.

Zeuge Ralf Wagner: „Das gab es schon, sodass wir den Büros ein Stück weit eine Handlungsanweisung mitgegeben haben und gesagt haben: Wir sind aus juristischer Sicht der Meinung, dass mit Ansprüchen - oder: bei der Bewertung von Ansprüchen - soundso umzugehen ist. Oder: Ein anderes Beispiel - was inzwischen ja auch juristisch ausgeurteilt ist, was aber immer wieder zu Beschwerden geführt hat - ist die Frage der Nutzungsänderung [...], wo das OVG am Ende geurteilt hat: Rechtlich maßgeblich ist die Nutzung zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme durch das Ingenieurbüro. Auch das haben wir den Büros mitgegeben, damit sie auch wissen: Gut, damit ist es fixiert.“³⁸⁰

b) Leitfaden

Darüber hinaus habe die FBB nach Aussage des Zeugen Wagner den Leitfaden Schallschutz³⁸¹ für die beteiligten Ingenieurbüros als einen „*Handlungsrahmen*“ für die Durchführung einer schalltechnischen Objektbeurteilung (STOB) vorgegeben. Er skizzierte den Inhalt folgendermaßen:

³⁷⁹ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 39.

³⁸⁰ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 86.

³⁸¹ Siehe Leitfaden Schallschutz des Flughafens BER (Fassung 01_1, Bearbeitungsstand 20.04.2016), verfügbar unter <https://corporate.berlin-airport.de/de/nachbar-ber/schallschutz/schallschutzmassnahmen-einbauen/leitfaden-schallschutz.html> (Link am 12.02.2024 eingesehen).

Zeuge Ralf Wagner: „Wir haben nämlich verschiedene Leitfäden erarbeitet und auch veröffentlicht. Die können Sie auch heute noch in aktueller Fassung im Internet lesen, nämlich zum einen, einen Leitfaden, der sich mit dem technischen Schallschutz beschäftigt. Also, da werden zum einen erst mal ein paar Grundlagen aus der Planfeststellung zitiert. Wir handeln ja nicht im rechtsfreien Raum und auch nicht im normenfreien Raum. Und dann wird in diesem Leitfaden dargelegt im Prinzip: Wie wird technischer Schallschutz letzten Endes ermittelt? Wie wird das berechnet? Was ist sozusagen der Handlungsrahmen für unsere Ingenieurbüros?“³⁸²

Zudem habe im Zeitverlauf das Thema Schallschutz in Neubauten an Bedeutung gewonnen. Hierzu sei ebenfalls ein eigener Leitfaden erstellt worden. Als Vermittlerin zwischen den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern und den Baufirmen habe die Auftragsberatungsstelle Brandenburg fungiert.

Zeuge Ralf Wagner: „Und wir haben dann später auch noch einen Leitfaden veröffentlicht zu Neubauten, weil das auch ein Thema war, was im Laufe der Zeit immer wichtiger wurde, was auch heute durchaus wichtig ist. Wir haben, um die Umsetzung zu vereinfachen für die Anwohner, mit der Auftragsberatungsstelle Brandenburg einen Vertrag geschlossen. Die Auftragsberatungsstelle wird ja getragen von den Handwerkskammern und von den IHKs in Brandenburg, ist insofern neutral. Und die Aufgabe für die Auftragsberatungsstelle war im Prinzip, bei Baufirmen anzufragen: Würdet ihr denn gerne im Schallschutzprogramm arbeiten? Ihr müsstet die und die Bedingungen erfüllen. Dann könnt ihr euch gerne listen lassen, und dann habt ihr auch Zugang zu einer Website, wo ihr verschiedenste Informationen auch vom Flughafen kriegen könnt, auch technische Informationen; die sind für die Öffentlichkeit nicht unbedingt so relevant.“³⁸³

Laut Zeuge Halberstadt diente der Leitfaden Schallschutz zum einen als Prüfgrundlage der von den Ingenieurbüros erstellten Gutachten. Zum anderen seien basierend darauf und unter Berücksichtigung der aktuellen Preisentwicklungen die jeweiligen Ansprüche berechnet worden.

Zeuge Michael Halberstadt: „Haben die Vorgaben entlang der Berichtslegung an uns? Natürlich haben sie die, damit wir das auch entsprechend prüfen können. Das sind Vorgaben, die sie erfüllen müssen. Und wir haben auch einen Leitfaden, der dann entsprechend abgearbeitet werden muss, zu diesen Gutachten, damit wir auch die Prüfung dann realisieren können, dass die auch einen entsprechenden Standard haben, diese

³⁸² Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 76.

³⁸³ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 76.

Gutachten, und wir dann natürlich auch die Kostendimensionen in dem Kontext ermitteln können. Die Kostendimensionen, die ergeben sich ja aus den Marktbedingungen. Wir haben dafür einen regelmäßigen Prozess, dass die Kosten, die für die Umsetzung von Maßnahmen entstehen, durch einen gutachterlichen Prozess dann auch begleitet, ermittelt werden. Da werden auch Inflationsentwicklungen mit abgebildet. Und das sind natürlich dann in der Folge Vorgaben, die die Gutachter dann auch zu berücksichtigen haben.“³⁸⁴

Bezogen auf die Preiskalkulation technischer Maßnahmen für den baulichen Schallschutz habe die FBB den Ingenieurbüros nach Aussage des Zeugen Wagner ein sogenanntes Rahmenleistungsverzeichnis zur Verfügung gestellt. Darin aufgeführt seien kalkulierbare Preise für einzelne technische Maßnahmen. Eine fixe Begrenzung hinsichtlich der Gesamtkosten sei den Ingenieurbüros hingegen nicht vorgegeben worden.

Zeuge Ralf Wagner: „Da sind Ingenieure tätig, deren Aufgabe es ist, ein Objekt einzeln, individuell - da wird jedes einzelne beurteilt nach den technischen Normen, DIN 4109, VDI 2719, verschiedenste Anlagen, Tabellen, was auch immer es da gibt - zu beurteilen auf Grundlage der Planfeststellung. Also: Welche Räume haben Anspruch? taggenutzte, nachgenutzte Räume? Welche Ansprüche gibt es da?

Und wir haben ihnen - das sollte ich vielleicht noch ergänzen, wenn Sie über Kosten sprechen; das ist wichtig an der Stelle - natürlich auch ein sogenanntes Rahmenleistungsverzeichnis zur Verfügung gestellt von technischen Maßnahmen.

Sie müssen sich das vorstellen wie einen großen Katalog - das Ding hat 600 Seiten -, wo drinsteht: Wenn ihr ein Fenster mit der Schalldämmklasse, schieß mich tot, 40 dB - - Wenn ihr ein Fenster dieser Schalldämmklasse braucht, weil das rechnerisch notwendig ist, um die Schutzziele einzuhalten, dann könnt ihr für dieses Fenster folgenden Preis kalkulieren ... Am Ende muss ja ein Preis auch rauskommen, um sagen zu können: Wie hoch sind die Gesamtkosten?

Und das haben wir den Büros natürlich vorgegeben. Aber es gab keine Kostengrenze im Sinne von, dass wir ihnen gesagt haben: „Mehr als 40 000 Euro dürft ihr nicht ausgeben!“ Das ist schlechterdings nicht möglich, weil jedes Objekt anders ist. Das können wir aus der Ferne gar nicht einschätzen.“³⁸⁵

³⁸⁴ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 40.

³⁸⁵ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 86.

c) Qualitätssicherung

Nach Aussage des Zeugen Wagner gab die FBB den Ingenieurbüros seit dem Jahr 2014 die Nutzung des IT-Tools „Qsstob“ (Qualitätssicherung Schalltechnische Objektbeurteilung) vor, womit der Austausch der Arbeitsergebnisse zwischen Ingenieurbüros und FBB standardisiert und eine weitere Qualitätssicherung eingeführt worden sei.

Zeuge Ralf Wagner: „Wir haben, beginnend im Jahre 2014, wenn ich mich recht erinnere, eine Art Qualitätssicherung aufgebaut. Wir haben uns von einer Fachfirma ein Tool entwickeln lassen, ein IT-Tool, das nennt sich Qsstob: Qualitätssicherung, und STOB steht für „Schalltechnische Objektbeurteilung“. Und wir haben die Prozesse im Prinzip komplett digitalisiert; das heißt, der Austausch der Arbeitsergebnisse zwischen den Ingenieurbüros und uns erfolgt über einen geschützten Bereich im Internet. Und die Art und Weise, wie die Büros arbeiten, ist gewissen Vorschriften unterworfen, im Sinne von: Da ist klar: Wie hat eine schalltechnische Objektbeurteilung auszusehen? Um es ganz einfach zu machen: In welcher Excel-Zelle muss was stehen? - Sonst können wir es nicht verarbeiten. Das haben wir den Büros vorgegeben. Es gibt auch im Projekt eine Musterakte. Das geht auch gar nicht anders, wenn Sie sich heutzutage 24 000 Anträgen gegenübersehen: Wie wollen Sie das sonst standardisiert und auch qualitätsgesichert bearbeiten? - Das haben wir damals eingeführt, und insofern habe ich persönlich natürlich Einfluss gehabt auf die Ingenieurbüros, indem ich ihnen Vorgaben gemacht habe, wie sie formell zu arbeiten haben.“³⁸⁶

Die Zeugin Dorn bestätigte die Überprüfung der durch die Ingenieurbüros erstellten Gutachten. In manchen Fällen hätten diese Kürzungen der übernommenen baulichen Schallschutzmaßnahmen zur Folge gehabt.

Zeugin Christine Dorn: „Aus dem Verfahren und auch aus Wortlaut von Schriftverkehr, auch in diesem Bonk-Maire-Hoppmann-Gutachten von Oktober 2020, geht hervor, dass der Flughafen die Ergebnisse der gutachterlichen Tätigkeit immer noch einer Überprüfung unterzogen hat. [...] Und es ist durchaus vorgekommen, dass die Gutachter sozusagen so gehandelt haben, wie der Bürger das haben wollte, und der Flughafen das wieder rausgestrichen hatte [...].“³⁸⁷

Und weiter:

³⁸⁶ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 79.

³⁸⁷ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 82.

Zeugin Christine Dorn: „Das ist öfters vorgekommen, dass wir erfahren haben, dass das Ingenieurbüro dem Bürger mitgeteilt hat: Ja, das ist auf einem guten Weg. Ihr Widerspruch, wir haben das noch mal überarbeitet, und es ist jetzt berücksichtigt, was Sie bemängelt hatten. - Und als der Bürger das dann bekommen hat, war das wieder rausgestrichen. Und zwar hat der Flughafen dann argumentiert - und die Behörde hat das auch abgesehnet -, es sei eine kostengünstigere Variante gefunden worden als die vom Ingenieurbüro vorgeschlagene und sie hätten nicht nur das Recht, sondern sogar die Pflicht, die kostengünstigste Variante dem Bürger anzubieten, und der Bürger hätte eben kein Recht darauf, einen Schallschutz nach seinen Wünschen zu bekommen. Wenn der Schallschutz, wie er jetzt angeboten wird, die Schutzziele erfüllt, hat der Flughafen seine Pflicht getan.“³⁸⁸

Die Beschränkung der Kostenübernahme durch die FBB ausschließlich auf „geeignete“ und „kostenärmste“ Schallschutzmaßnahmen bestätigte das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg mit dem Urteil vom 3. Juli 2018 und gab damit den sinngleichen Vollzugshinweisen der LuBB vom 14. September 2017 recht. Hierzu heißt es im Wortlaut:

„In den planfestgestellten Schutzauflagen ist lediglich von geeigneten Schallschutzvorrichtungen die Rede. Das sind solche, die die Einhaltung der Schutzziele für den Tag- und für den Nachtzeitraum gewährleisten.“³⁸⁹

Und weiter:

„Dem entsprechend weist die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg in ihren Vollzugshinweisen vom 14. September 2017 (S. 3) zutreffend darauf hin, dass bei Vorhandensein mehrerer technisch vertretbarer Varianten der Anspruch auf die kostenärmste Variante begrenzt sei.“³⁹⁰

Nach Aussage des Zeugen Wagner hatten die Ingenieurbüros die schalltechnische Objektbeurteilung bis zu einem bestimmten Termin zu erfüllen. Zur Kontrolle der jeweiligen Termineinhaltung habe die FBB eine externe Projektsteuerung beauftragt. Im Falle einer Terminüberschreitung wurden Projektbesprechungen zwischen der FBB und den betreffenden Ingenieurbüros durchgeführt. Im Jahr 2014 habe die FBB vor dem Hintergrund der temporären Inbetriebnahme der Südbahn mit den Ingenieurbüros die Termine einzeln verhandelt und in Einzelfällen Prämien bei Termineinhaltung gewährt.

³⁸⁸ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 85.

³⁸⁹ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17 –, Rn. 71.

³⁹⁰ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17 –, Rn. 72.

Zeuge Ralf Wagner: „Na ja, das ist im Prinzip Projektmanagement. Was ich noch nicht erwähnt habe: Wir bedienen uns in dem Projekt ja auch einer Projektsteuerung. Also, das machen nicht wir komplett als FBB alleine, sondern wir haben, ebenfalls per europaweiter Ausschreibung, eine Projektsteuerung gebunden, deren Aufgabe es ist, eine Terminkontrolle zu machen - vor allen Dingen eine Terminkontrolle -, deren Aufgabe es ist, für jedes einzelne Büro im Prinzip, vereinfacht gesagt, eine Liste zu führen: Welche Fälle sind da unter Bearbeitung? Seit wann sind die unter Bearbeitung? Wie ist es mit den Terminen? Werden die eingehalten? Wenn sie nicht eingehalten werden - ich hatte es vorhin erwähnt -, gibt es Projektbesprechungen, wo man diese Dinge durchspricht. Und wir hatten - - 2020 nicht mehr so, aber ganz stark in 2014; da war es wirklich eine sehr intensive Arbeit, weil wir ja gerade mal, ich sage mal, anderthalb Jahre hatten, das aufzubauen, und dann mussten wir schon die erste Deadline schaffen, nämlich diese temporäre Schutzzone für die temporäre Inbetriebnahme der Südbahn. Und da haben wir tatsächlich auch mit den Büros einzeln verhandelt und haben mit ihnen Termine auch verhandelt. Und wir haben in Einzelfällen auch Prämien ausgelobt, wenn diese Termine gehalten werden.“³⁹¹

³⁹¹ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 87.

2. Wertermittler: Anweisungen und Vorschriften

a) Auftragsvergabe an Firma Sprengnetter

Die schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung (SVWE) wurde in der Regel durch die Firma Sprengnetter Property Valuation Finance GmbH durchgeführt.³⁹² Die Beauftragung durch die FBB erfolgte nach Angaben des Zeugen Schories, Projektleiter der Firma Sprengnetter, über ein „*offizielles europäisches Vergabeverfahren*“³⁹³ Der Auftrag umfasste die Erstellung von 200 Gutachten pro Woche, die Erhebung von Marktdaten sowie die Aktualisierung des Leitfadens für schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung und blieb weitgehend unverändert.³⁹⁴

Zeuge Andreas Schories: „Alleinstellungsmerkmal Sprengnetter gibt es in dem Sinne keins. Wir sind ein großer Player der Immobilienbewertung in Deutschland. Die Problematik war im Jahr 2013, soweit ich weiß, als das Ausschreibungsverfahren lief, dass gefordert wurde, dass 200 Gutachten pro Woche erstellt werden mussten. Allein diese schiere Masse, die gefordert war, da gibt es nicht viele Anbieter, die das in Deutschland realisieren können. Das kann nicht der Hinterhofsachverständige, der irgendwo im Keller in seinem Büro sitzt. Deswegen waren eigentlich in der Ausschreibung letztlich die Großen, die sich da dann beworben haben, automatisch, durch diese Hürde sozusagen.“³⁹⁵

Und weiter:

Zeuge Andreas Schories: „Der Auftrag wurde eigentlich von Anfang nicht verändert oder erweitert. Der hat sich nur in dem Sinne reduziert, dass die Zahlen zurückgegangen sind. Am Anfang kam natürlich die große, ich sage mal, Schwemme, auf Deutsch gesagt, weil sich das ja 10, 15 Jahre aufgestaut hat, der Antragsstau. Deswegen kam ja diese Zahl 200 pro Woche. Das hat sich natürlich jetzt merklich reduziert. [...] Ansonsten hat sich vom Inhalt des Auftrags nichts verändert im Laufe der Zeit. Das ist immer noch die Gutachtenerstellung, immer noch die Marktdatenableitung oder Aktualisierung des Leitfadens bei Bedarf.“³⁹⁶

³⁹² B., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 132.

³⁹³ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 30.

³⁹⁴ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 32.

³⁹⁵ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 31.

³⁹⁶ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 32.

b) Rechtliche Grundlagen

Die Rechtsgrundlagen der schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung sowie insbesondere die Abgrenzung zum „normalen“ Verkehrswert fasste der Zeuge Schories wie folgt zusammen:

Zeuge Andreas Schories: „Die Richtlinie ist so, wie es vorgeschrieben ist, das BauGB, § 194. Beide Verkehrswerte sind nach 194 definiert. Beide Richtlinien, die verwendet wurden, ist jeweils die ImmoWertV, also die Immobilienwertermittlungsverordnung. Darauf fußen unsere Bewertung und unsere Datenableitung. Der Unterschied zwischen normalem Verkehrswert und schallschutzbezogenem Verkehrswert - das ist das, was Sie meinen - ist im Leitfaden dezidiert beschrieben, warum der Unterschied da ist. Das hat damit zu tun, dass Schallschutz nur für zu schützende Räume erteilt wird, also nur Gebäude mit zu schützenden Räumen, die entschädigt werden oder wo eben Schallschutz baulich realisiert wird. Das heißt, habe ich auf einem Grundstück Gebäude, die keine zu schützenden Räume haben, zum Beispiel die klassische Garage, die irgendwo frei steht, dann wird die nicht mitberücksichtigt. Das ist ein Unterschied. Beim normalen Verkehrswert würde die natürlich berücksichtigt werden. Habe ich jetzt zum Beispiel Rechte, die mit dem Schallschutz nichts zu tun haben, mit dem Gebäude, Wohnungsrecht, Mietabweichungen, also Mehrmieten, Mindermieten, werden die auch nicht berücksichtigt, weil die mit dem Gebäude, mit dem Bewertungsgegenstand, dem schallschutzbezogenen Verkehrswert, nichts zu tun haben. Auch ein Erbbaurecht wird nicht berücksichtigt. Also, es ist wirklich der Fokus auf den Gebäuden mit zu schützenden Räumen.“³⁹⁷

Allerdings unterschieden sich laut Zeuge Schories die beiden Rechtsgrundlagen BauGB und ImmoWertV in ihrer rechtlichen Verbindlichkeit.

Zeuge Andreas Schories: „Das BauGB ist rechtlich bindend. Das ist ein Gesetz. Die ImmoWertV ist nicht rechtlich bindend. Sie entspricht aber den Regeln der Technik, sagt man dazu, oder bei uns den Regeln der Bewertungslehre. Deswegen halten wir uns trotzdem an die Regeln der ImmoWertV.“³⁹⁸

³⁹⁷ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 25.

³⁹⁸ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 30.

Der Zeuge Schories negierte, je eine fachliche Anweisung an externe Wertermittler hinsichtlich der schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung erteilt zu haben. Auch sei er von keiner Behörde diesbezüglich angewiesen worden.³⁹⁹

c) Leitfaden

Nach übereinstimmenden Aussagen der Zeugen Schories und Wagner sei der Leitfaden zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung in Zusammenarbeit mit der Firma Sprengnetter erstellt und im Vorfeld in einem transparenten Verfahren diskutiert worden.

Zeuge Andreas Schories: „Dieser Leitfaden wurde in Diskussion mit FBB, mit den Behörden, die Sie hier erwähnt hatten - - Und der wurde sogar in diesen Bürgerrunden vorgestellt, diskutiert und besprochen, weil es eben diese Besonderheiten, diese Sonderheiten mit dem Flughafen gab, mit diesem schallschutzbezogenen Verkehrswert. Der wurde recht transparent im Vorfeld veröffentlicht und besprochen und dann entsprechend, nachdem alle im Endeffekt mehr oder weniger ins Boot geholt wurden, nicht erlassen, weil wie gesagt.“⁴⁰⁰

Zeuge Ralf Wagner: „Der wurde breit diskutiert, auch im Dialogforum. Und dazu gab zumindest keine Einwände, soweit ich mich erinnere, im Dialogforum. Es gab damals intensive Diskussionen dazu. Und der Leitfaden ist durch unseren Gutachter erstellt worden, und er ist zigfach vor Gericht geprüft, na ja, nicht zigfach, aber mehrfach vor Gericht geprüft worden und hat Bestand.“⁴⁰¹

Hierzu hatte der Leiter Schallschutz, Herr Wagner, ein Mandat durch die Geschäftsführung zur Einbindung externer Expertise erhalten.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Explizit haben wir Herrn Wagner ermächtigt, dass er sich externen Sachverständigen dazuholen kann, holen soll, und er hat das auch gemacht. Dieser Leitfaden wurde mit Fachexpertise und natürlich intern Hausexpertise - beides - gemacht. Herr Wagner hat darüber berichtet, auch in Vorstandssitzungen. Der Leitfaden war auch klar und hat den Handlungsrahmen für alle klar umrissen.“⁴⁰²

Inhaltlich gliedert sich der Leitfaden zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung in einen rechtlichen und einen bewertungsfachlichen Teil. Die statistischen Grundlagen der Sachbewertung seien im Auftrag der FBB durch die Firma Sprengnetter erstellt worden.

³⁹⁹ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 30.

⁴⁰⁰ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 34.

⁴⁰¹ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 105.

⁴⁰² Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 53.

Zeuge Ralf Wagner: „Dann haben wir einen zweiten Leitfaden ebenfalls veröffentlicht, nämlich den Leitfaden zur sogenannten schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung. Der besteht aus zwei Teilen: Der erste Teil beschäftigt sich wiederum mit den rechtlichen Grundlagen: Was sagt die Planfeststellung? Und was sagen die einschlägigen Normen, Verordnungen und auch Gesetze, die bundesweit auch gelten zur Verkehrswertermittlung? Das ist da dargelegt. Und dann haben wir allerdings auch, um eben eine saubere Verkehrswertermittlung bewerkstelligen zu können, unseren Gutachter, die Firma Sprengnetter, damals beauftragt, die relevanten Kaufpreisfälle in der Umgebung des Flughafens bei den Gutachterausschüssen zu erwerben und daraus letzten Endes die statistischen Grundlagen für die Verkehrswertermittlung zu schaffen, also, ich sage mal, Sachwerte in erster Linie für das Sachwertverfahren, was in erster Linie angewendet wird. Das haben wir alles veröffentlicht, und danach wird gehandelt, auch heute noch.“⁴⁰³

Nach Aussage des Zeugen Schories musste die Firma Sprengnetter für die Erstellung der statistischen Grundlagen der Sachbewertung zunächst eigene Marktdaten erheben.

Zeuge Andreas Schories: „Dann haben wir Marktdaten abgeleitet. Auch eine Aufgabe des Projekts ist es, eigene Marktdaten für das Tagschutzgebiet abzuleiten, weil fürs Tagschutzgebiet selber gibt es keine Marktdaten für so einen eng begrenzten Bereich. Das haben wir regelmäßig gemacht. Und dann haben wir natürlich den Leitfaden erstellt. Im Leitfaden selber ist dokumentiert: Um was geht es? - Also, den schallschutzbezogenen Verkehrswert. Das ist nicht der normale Verkehrswert nach § 194 BauGB. Das ist eine Besonderheit. Der ist dort beschrieben: Warum, weshalb? Was ist zu berücksichtigen bei einer Wertermittlung? - Dort sind auch die Marktdaten, die wir abgeleitet haben, veröffentlicht, für jedermann verwendbar. Der ist im Internet veröffentlicht für jeden. Und natürlich sind dort auch Mustergutachten hinterlegt, wie ein Gutachten nach unserer Meinung aussehen sollte.“⁴⁰⁴

Der Leitfaden wurde nach Aussage des Zeugen Schories regelmäßig aktualisiert. Dies habe insbesondere die Bewertungsmodelle und Marktdaten betroffen, wohingegen der formale Teil keiner Veränderung bedurft habe.

Zeuge Andreas Schories: Der Leitfaden wird regelmäßig angepasst, aber vor allem bezüglich Bewertungsmodellen und Marktdaten. Die Formalien haben sich eigentlich nicht verändert. Es gibt zwei Bereiche im Leitfaden, einen formalen Bereich und einen fachlichen Bereich. Und regelmäßig aktualisiert wird der fachliche, weil immer wieder

⁴⁰³ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 76.

⁴⁰⁴ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 22-23.

alle zwei Jahre neue Marktdaten abgeleitet werden. Oder es gab auch mal einen Modellwechsel; also die Bewertungsmodelle haben im Laufe der Zeit mal gewechselt von NHK - Normalherstellungskosten - 2000 zu 2010. Aber, wie gesagt, das ist fachlich. Das Formale hat sich nicht geändert.“⁴⁰⁵

Die Zeugin Dorn, Vertreterin der von Fluglärm Betroffenen, wies auf die anfänglich zugrunde gelegten Marktdaten hin, welche lediglich Immobilienverkäufe innerhalb der Schutzgebiete umfassten. Dies habe zu niedrigen Vergleichswerten und somit zu niedrigen schallschutzbedingten Verkehrswerten geführt. Sie kritisierte ferner, dass nach den Hinweisen des Bundesverfassungsgerichtes eine Bewertung der Immobilien derart hätte vorgenommen werden müssen, als ob der Flughafen gar nicht existierte:

Zeugin Christine Dorn: „[...] der Flughafen mit Sprengnetter gemeinsam die Rechnung aufgemacht hat: ‚Wir machen es ganz, ganz besonders genau und gründlich, indem wir es ganz genau auf die lokalen Besonderheiten abstimmen‘, und hat Verkäufe nur zurate gezogen als Vergleichswerte, die innerhalb der Schutzgebiete erfolgt sind. Das heißt, am Anfang sind die Verkehrswerte ungewöhnlich niedrig gewesen. Wenn der Bürger schon eine Entschädigung in Geld kriegen sollte, hat er, gemessen an dem Verkehrswert, ungewöhnlich wenig bekommen. Das hat dem Flughafen genützt, weil nur Verkäufe aus den Schutzgebieten bewertet worden sind. Eigentlich hätte nach einem Bundesverfassungsgerichtsurteil der Flughafen das so bewerten müssen, als wäre das Bauvorhaben Flughafen gar nicht da. Da gab es nämlich eine Verfassungsbeschwerde eines Mahlower Ehepaars, und die haben dann obsiegt. Da ist zwar kein Urteil gefallen, aber Hinweise des Bundesverfassungsgerichtes müssen ja Behörden und Firmen, die zu 100 % in öffentlicher Hand sind, natürlich auch berücksichtigen. Das ist bei den Entschädigungsfällen durch Übernahme auch angewendet worden. Ich habe solche Verträge gesehen. Da ist der Wert so ermittelt worden, als wäre der Flughafen nicht da. Genau das hätte man aber bei der übrigen Wertermittlung meines Erachtens auch tun müssen, und das hat man nicht gemacht. Das habe ich auch versucht zu sagen, auch mit Herrn Bretschneider diskutiert usw. Das hatte aber leider keine Wirkung.“⁴⁰⁶

Hintergrund der Verfassungsbeschwerde bildete die Vorgabe des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004, wonach der *„Verkehrswert des Grundstücks [...] zum Stichtag der Geltendmachung des Anspruchs zu ermitteln“*⁴⁰⁷ ist. Gegen diese Stichtagsregelung wende-

⁴⁰⁵ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 34.

⁴⁰⁶ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 94.

⁴⁰⁷ Bundesverfassungsgericht, stattgebender Kammerbeschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08 -, BVerfGK 17, 68-88, Rn. 3.

ten die Beschwerdeführer ein, dass die „Höhe der Entschädigung [...] nach dem Verkehrswert ihres Grundstücks zu einem Zeitpunkt vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses am 13. August 2004 zu bemessen“⁴⁰⁸ sei. Darüber hinaus „müsse die bereits vor diesem Zeitpunkt eingetretene erhebliche Wertminderung berücksichtig[t] [werden], da diese ursächlich auf den geplanten Flughafenausbau zurückzuführen sei“⁴⁰⁹. Dies stelle „eine situationsbedingte Sonderentwicklung dar, die ihren Fall von den Fällen, die durch die Musterurteile vom 16. März 2006 entschieden worden seien, in tatsächlicher Hinsicht wesentlich unterscheide“⁴¹⁰.

Die Zeugin Dorn bezog sich in ihrer Zeugenaussage auf den stattgebenden Kammerbeschluss des Bundesverfassungsgerichtes vom 23. Februar 2010. Derselbe hob den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 2. Juli 2008⁴¹¹ auf, welches die Beschwerde zuvor zurückgewiesen hatte. Das BVerfG begründete seine Entscheidung folgendermaßen:

„Zwar schützt Art. 14 Abs. 1 GG das Grundeigentum der Anwohner des geplanten Flughafens nicht vor jedem Wertverlust durch Planungen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (vgl. BVerfGE 38, 348 <371>; 39, 210 <237>; 105, 252 <277 f.>). Jedoch übersieht der angegriffene Beschluss, dass der Eigentumsgarantie bei der Bestimmung von Inhalt und Schranken besonderes Gewicht zukommt, soweit das Eigentum die persönliche Freiheit des Einzelnen im vermögensrechtlichen Bereich sichert (vgl. BVerfGE 42, 263 <294>; 50, 290 <340>; 70, 191 <201>; 95, 64 <84>). Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens des Pflichtigen bildet und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich seiner Familie darstellt. In solchen Fällen tritt die Aufgabe der Eigentumsgarantie, dem Träger des Grundrechts einen Freiraum im vermögensrechtlichen Bereich zu sichern und ihm

⁴⁰⁸ Bundesverfassungsgericht, stattgebender Kammerbeschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08 -, BVerfGK 17, 68-88, Rn. 6.

⁴⁰⁹ Bundesverfassungsgericht, stattgebender Kammerbeschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08 -, BVerfGK 17, 68-88, Rn. 6.

⁴¹⁰ Bundesverfassungsgericht, stattgebender Kammerbeschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08 -, BVerfGK 17, 68-88, Rn. 6.

⁴¹¹ Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 2. Juli 2008 - BVerwG 4 A 1025.06 (4 A 1010.04).

damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens zu ermöglichen, in den Vordergrund (vgl. BVerfGE 102, 1 <21>).“⁴¹²

Und weiter:

„Demgegenüber müssen die ebenfalls von Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Interessen der Vorhabensträger an der Nutzung des Flughafens, die durch die auf § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfGBbg 2004 gestützte Entschädigungsaufgabe beschränkt werden, zurücktreten, wenn die Betroffenen aufgrund der Festlegung des Stichtags für die zu zahlende Entschädigung nicht mehr in der Lage sind, sich ein adäquates Wohngrundstück für sich und ihre Familie leisten zu können. Dabei mag zwar - je nach den Umständen des Einzelfalls - ein gewisser Grundstückswertverlust aufgrund des geplanten Flughafens als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sein. Die Beschwerdeführer machen hier jedoch eine Verkehrswertminderung im Ausmaß von 50 bis 60 % geltend. Von diesem Ausmaß der Verkehrswertminderung ist im vorliegenden Verfassungsbeschwerdeverfahren auszugehen, weil sie so vom Bundesverwaltungsgericht, das diesbezüglich auf eine Beweisaufnahme verzichtet hat, im angegriffenen Beschluss unterstellt worden ist (vgl. Rn. 20 des angegriffenen Beschlusses vom 2. Juli 2008).“⁴¹³

Im späteren Verlauf sei hingegen eine bewusste Höherbewertung der schallschutzbedingten Verkehrswerte vorgenommen worden.

Zeugin Christine Dorn: „Und später hat man aber wirklich einen Paradigmenwechsel vorgenommen, weil ja inzwischen - - Die allgemeine Wertentwicklung der Grundstücke hier in Berlin und Brandenburg ist ja steil nach oben gegangen, sodass Leute, die erst sehr spät ihren Antrag gestellt haben, von vornherein mit sehr hohen Verkehrswerten kamen. Und da hat der Flughafen auf einmal nach oben getrimmt mit Sprengnetter. Also, die wurden irrsinnig teuer [...].“⁴¹⁴

Die Verbindlichkeit des Leitfadens wurde von dem Zeugen Schories per se als nicht rechtlich bindend eingeordnet. Vielmehr habe der Leitfaden eine Empfehlung an die externen Wertermittler dargestellt. Dennoch hätten die Wertermittler die im Leitfaden Bezug genommenen rechtlichen Formalien einhalten müssen.

⁴¹² Bundesverfassungsgericht, stattgebender Kammerbeschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08 -, BVerfGK 17, 68-88, Rn. 48.

⁴¹³ Bundesverfassungsgericht, stattgebender Kammerbeschluss vom 23. Februar 2010 - 1 BvR 2736/08 -, BVerfGK 17, 68-88, Rn. 49.

⁴¹⁴ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 95.

Zeuge Andreas Schories: „Er hat keine Bindung. Das ist eine Empfehlung. Der Leitfaden hat, wie gesagt, keine rechtliche Bindung, für keinen. Der externe Sachverständige, der beauftragt wird durch den Anspruchsberechtigten - - Wir empfehlen, den anzuwenden. Aber wenn er die Daten vom Gutachterausschuss nimmt, dann kann er die natürlich nehmen. Was er natürlich machen muss: Er muss diese formalen rechtlichen Sachen einhalten. Der Stichtag muss passen. Er darf dann keine Gebäude reinnehmen, die keine zu schützenden Räume haben. Also, diese Formalien. Aber die wurden alle mit dem Ministerium besprochen, diese Formalien, als der erstellt wurde im Jahr 2013, 2014.“⁴¹⁵

Und weiter:

Zeuge Andreas Schories: „Na, der ist für mich nicht bindend, für die fachliche Ebene. Dort wird aber beschrieben das Formale zum Beispiel: Warum wird denn jetzt eine schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung gemacht? Das muss ja irgendeiner dem Anspruchsberechtigten erklären. Und deswegen wurde der im Zusammenarbeit mit den Ministerien erstellt. Das ist dieser fachliche Teil. Der muss sauber dargestellt und begründet sein, transparent sein für jeden, sowohl den sachverständigen Anwender als auch den Laien, den Endkunden oder den Anspruchsberechtigten. Und das ist der Grund, warum der erstellt wurde. Und zusätzlich haben wir den fachlichen Part eingebaut. Damit wir wirklich den bestmöglichen Wert für das Tagschutzgebiet ermitteln, haben wir quasi unseren Kollegen an die Hand gegeben, wie eine Bewertung nach unserer Meinung sein sollte. Aber, wie gesagt, es gibt nicht die Vorschrift: Du musst jetzt mit unseren Daten bewerten. Also, das Formale ergibt sich allein aus dem Planfeststellungsbeschluss. Der Leitfaden an sich ist nicht bindend, aber der Planfeststellungsbeschluss bewirkt ja quasi die Bindung. Dort ist im Prinzip erläutert, warum wir aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses so und so handeln. Und das war ein Ansinnen vom Flughafen, von Anfang an transparent zu sein für alle. Deswegen wurde der ja auch in den Runden - - In den Bürgerinitiativen wurde der sogar besprochen am Anfang. Also, da waren alle beteiligt, da waren alle im Boot. Und der wurde dann immer wieder erläutert, erörtert und mit allen besprochen.“⁴¹⁶

Die Zeugin Dorn bestätigte den rechtlich nicht-bindenden Charakter des Leitfadens, welche lediglich die Auffassung der FBB hinsichtlich der geltenden Rechtslage zum Schallschutzprogramm widerspiegeln.

⁴¹⁵ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 34.

⁴¹⁶ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 36-37.

Zeugin Christine Dorn: „Also, der Herausgeber dieses Leitfadens zur Verkehrswertermittlung, der stammte von der FBB. Und er sollte - das war unstreitig -, er konnte nicht selbst Recht setzen. Das war wieder nur eine Meinungsäußerung der FBB. Die FBB hat gesagt: Wir haben hier die nach unserer Ansicht korrekte Darstellung der Rechtslage zu dem Thema, und das soll helfen, die Abwicklung zu vereinfachen und dem Bürger Klarheit zu verschaffen, wie das laufen soll.“⁴¹⁷

Der Leitfaden zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung wurde laut Schallschutzberaterin Zeugin B. genutzt, um bereits vorgenommene, schallschutzbezogene Verkehrswertermittlungen zu überprüfen. So konnten Eigentümer über die Schallschutzberatung des Landkreises Teltow-Fläming Gutachter beauftragen, die anhand des Leitfadens eine Plausibilitätsprüfung durchführten.⁴¹⁸

d) Qualitätssicherung

Der Zeuge Andreas Schories wies bei der Erstellung der schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung auf den Unterschied zwischen den Wertermittlern im Auftrag der Firma Sprengnetter und den durch die Eigentümer beauftragten Wertermittlern hin.

Zeuge Andreas Schories: „Da gibt es zwei unterschiedliche Arten von Gutachtern. Das sind einerseits die Gutachter, die für uns arbeiten. Die beauftragen wir mit der Erstellung der Gutachten. Der Prozess ist so: Der Flughafen gibt uns den Auftrag, dass wir das Gutachten erstellen sollen. Und wir erteilen den Auftrag an einen externen Sachverständigen, der an uns per Rahmenvertrag gebunden ist, dass er für uns tätig ist. [...] Der Auftrag wird eigenständig von dem externen Gutachter bearbeitet. Dann kommt das Gutachten zu uns, und wir plausibilisieren es nur noch, also fachlich, ob es korrekt ist. [...] Die zweite Runde ist: die Gutachten, die die Anspruchsberechtigten selber beauftragen. Die sind natürlich frei in ihrer Entscheidung und müssen nicht einen Gutachter vom Flughafen nehmen, sondern können eigene Gutachter beauftragen. Da habe ich überhaupt keinen Kontakt im Prinzip. Da komme ich mit den Gutachtern nicht in Kontakt. Ich kriege nur die Gutachten von denen, um auch diese Gutachten fachlich zu plausibilisieren.“⁴¹⁹

Sowohl die Wertermittler der Firma Sprengnetter als auch die externen Wertermittler, welche direkt durch die Eigentümer beauftragt wurden, mussten nach der DIN 17024 zertifizierte Sachverständige sein. Diese Mindestqualifikation war Bestandteil der Ausschreibung der

⁴¹⁷ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 94.

⁴¹⁸ B., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 162.

⁴¹⁹ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 23.

FBB. Nach Angaben des Zeugen Schories wurden seitens der Firma Sprengnetter keine darüberhinausgehenden Zulassungsvoraussetzungen verlangt.

Zeuge Andreas Schories: „Seitens der FBB gab es eine Ausschreibung, die Voraussetzung, dass es ein nach 17024 zertifizierter Wertermittler sein muss, als Mindestvoraussetzung, als Mindestquali. Auch die externen Wertermittler, die von den Anspruchsberechtigten selber beauftragt werden, die müssen als Mindestquali die 17024 haben. Das war ein Bestandteil der Ausschreibung. Das war eine Voraussetzung quasi der Quali. Seitens Sprengnetter gab es keine Zulassungsvoraussetzungen. Also, im Prinzip konnte bei uns jeder Sachverständige, der diese Quali hat, bei uns sagen, er möchte für uns Gutachten machen, und dann konnte er die Gutachten machen. Da gab es keine Zugangsbeschränkung. Wir haben auch keine Forderungen gestellt, dass er irgendwas beibringen muss. Er musste nur nachweisen, dass er diese 17024 hat.“⁴²⁰

Nach Erstellung des jeweiligen Verkehrswertgutachtens durch die externen Wertermittler prüfte die Firma Sprengnetter diese auf Plausibilität. Als Toleranzbereich habe die Firma Sprengnetter hierbei eine zehnpromtente Abweichung von der eigenen Werteinschätzung festgelegt. So führte der Zeuge Schories aus:

Zeuge Andreas Schories: „Die Plausibilisierung ist ja sowohl unserer eigenen als auch der Fremdgutachten. Die wird von uns immer unabhängig durchgeführt. Die Plausibilisierung unterteilt sich erst mal in zwei Stufen. Es gibt eine formale Plausibilisierung als erste Stufe: [...] Diese Formalien, die im Leitfaden stehen, ist die erste Prüfung, was geprüft wird, und danach kommt die fachliche Prüfung. Also, innerhalb eines 10%-Schwankungsrahmens sagen wir immer, es ist plausibel vom Wert her.“⁴²¹

Das 10 %-Plausibilitätskriterium sei laut Zeuge Schories strenger als die nach der üblichen Rechtsprechung zulässige Schwankungsbreite 30 % Bewertungsgenauigkeit gefasst. Somit könne aus einer Überschreitung nicht direkt auf eine fehlerhafte schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung geschlossen werden. In diesen Fällen habe die FBB direkt mit den Eigentümern eine Klärung gesucht.

Zeuge Andreas Schories: „Von den Plausibilisierungen, die wir bekommen, ungefähr die Hälfte, von den Fremdgutachtern, weil, wie gesagt, wir haben die 10%-Grenze drin. Die Rechtsprechung sagt teilweise: Plus/minus 30 % ist im Rahmen der normalen Bewertungsgenauigkeit die normale Schwankungsbreite. - Also, das heißt nicht, wenn wir sagen: „10 %, der ist für uns nicht plausibel“, dass der dann wirklich falsch ist. Der liegt

⁴²⁰ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 32-33.

⁴²¹ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 26-27.

dann immer noch in der normalen Schwankungsbreite. Aber wir haben diese 10-%-Grenze, um zu sagen: Darunter ist es immer richtig. - Darüber, da muss der Flughafen eben reagieren, muss dann mit ihm sprechen oder mit den Anspruchsberechtigten. [...] Aber auch die Fälle, die nicht plausibilisiert werden, die klärt der Flughafen zum großen Teil mit den Anspruchsberechtigten. Also, ich kenne keinen Fall, der dann erst mal wirklich vor Gericht ging. Das haben die da irgendwie relativ gut im Griff, auf Deutsch gesagt, soweit ich das mitbekommen habe.“⁴²²

Er wies jedoch darauf hin, dass sich die Rechtsprechung hinsichtlich zulässiger Schwankungsbreite von 10 bis 40 % Bewertungsgenauigkeit bewege. Die von Sprengnetter ange setzte 10 %-Regel stelle somit die Untergrenze der rechtlich zulässigen Schwankungsbreite dar:

Zeuge Andreas Schories: „Die haben wir festgelegt intern nach dem Motto: Alles, was unter zehn ist, passt immer. Die 30 % kommen aus der Rechtsprechung. Aber die Rechtsprechung ist eben auch nicht eindeutig bei so was. Die geht dann immer auch von Höhe Verkehrswert und dann - - Die Rechtsprechung geht von 10 bis 40 % - - Die 30 % sind auch so ein Marker. Und die 10 % ist der Einstiegswert quasi gewesen, den man irgendwo in der Rechtsprechung findet. Deswegen haben wir den angehalten. Das war der Grund.“⁴²³

⁴²² Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 27.

⁴²³ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 42.

3. Fehlerhafte Gutachten: Auftreten und Quellen

a) Schalltechnische Objektbeurteilung

Die Zeuginnen S. und B., beide Schallschutzberaterinnen des Landkreises Teltow-Fläming, berichteten übereinstimmend von einer steigenden Qualität der Anspruchsermittlungen im Zeitverlauf. So wiesen in den Jahren 2014 und 2015 die Anspruchsermittlungen teils erhebliche Qualitätsunterschiede auf.

Zeugin S.: „Die Anspruchsermittlungen: Also, da muss man wirklich sagen, dass die Qualität sich im Laufe der Jahre wesentlich verbessert hat. Als ich 2014 dort begonnen habe, war die Qualität sehr, sehr unterschiedlich. [...] Nach einiger Zeit hat sich die FBB dann auch von diesen Ingenieurbüros getrennt, und die Qualität hat sich mit den Jahren wirklich wesentlich erhöht.“⁴²⁴

Zeugin B.: „Also, 2012, als ich angefangen habe, lief es recht ruhig. Und dann gab es ja diese Neuausweisung, diese Neuüberrechnung auch, mit dem höheren Tagschutzziel. Und da sind um 2014 rum - 14, 15 war das - in sehr kurzer Zeit sehr viele Anspruchsermittlungen erstellt worden. Das lief teilweise, je nach Ingenieurbüro, hanebüchen ab, von „Es ist alles richtig in einer Unterlage“ bis zu „In der nächsten konnte jede Zahl falsch sein“. Also, da war wirklich eine Bandbreite. [...] Das ist auf jeden Fall sauberer und ordentlicher geworden.“⁴²⁵

Fehler in der Anspruchsermittlung durch die Ingenieurbüros traten laut Zeugin S. zuerst in der Bestandsaufnahme auf. Hierzu führte sie exemplarisch aus:

Zeugin S.: „Das fängt eigentlich in der Bestandsaufnahme an. Zum Beispiel: Die Zimmer wurden ja einzeln aufgenommen. Da haben wir unseren Anspruchsberechtigten auch immer gesagt: Bitte überprüfen Sie dann die einzelnen Angaben. Ist das Zimmer wirklich 10 Quadratmeter? - Manchmal stand ein Zimmer drin, ein Wohnzimmer, mit 3 Quadratmetern, das dann in Wirklichkeit aber 30 Quadratmeter war. Oder die Angaben zu den Fenstern: In der Bestandsaufnahme steht zum Beispiel „Plastikfenster“ drin, in Wirklichkeit sind es aber Holzfenster; abschließbare Fenster waren nicht vermerkt. Es wurden Räume vergessen bei der Bestandsaufnahme, oder es wurden Räume vertauscht; aus einem Kinderzimmer wurde ein Schlafzimmer. Daraus ergibt sich ja ein

⁴²⁴ S., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 94.

⁴²⁵ B., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 137.

ganz anderer Anspruch dann für den Raum. Oder es gab eben auch Dinge, wo Arbeitszimmer oder Gästezimmer als zweites, drittes Schlafzimmer mit aufgenommen wurden und erst mal nicht anerkannt wurden als Gästezimmer oder Arbeitszimmer.“⁴²⁶

Nach Aussage der Zeugin B. führte dies in Einzelfällen zur erneuten Bestandsaufnahme durch andere Ingenieurbüros.

Zeugin B.: „Es gab 2014/15 mal so ein paar Fälle, wo sich die Bürger - - wo die mit dem Ingenieurbüro überhaupt nicht klargekommen sind. [...] Da haben wir dann vermittelt, dass denen ein anderes Büro zugewiesen werden konnte. Und dann ist ein anderes Büro gekommen und hat die Ermittlung gemacht, und das ging dann in den Einzelfällen auch.“⁴²⁷

Jedoch seien nach Wahrnehmung der Zeugin B. in äußerst wenigen Fällen berechtigte Ansprüche der Betroffenen durch die FBB gänzlich verwehrt worden.

Zeugin B.: „Kaum. Also, in den letzten Jahren überhaupt - also, wo dann der Flughafen gesagt hat: „Du hast keinen Anspruch“, und er hatte doch einen Anspruch -, in den letzten Jahren gab es so was nicht. Ich erinnere mich an meine Anfangszeit 2012. Da kamen ja dann danach in Dahlewitz noch ein paar Bereiche dazu, wo es Schallschutz gab, wo sich dann was verändert hatte. Aber dass das fehlerhaft festgestellt worden war - jemand hat keinen Anspruch, und er hatte einen aufgrund der Lage -: in all den Jahren keine zehn Fälle, [...]“⁴²⁸

Nach Aussage des Zeugen Wagner wurde die Qualität der Anspruchsermittlungen stichpunktartig durch die Aufsichtsbehörde LuBB in juristischer Hinsicht und durch ein Ingenieurbüro im Auftrag der LuBB in ingenieurstechnischer Hinsicht überprüft.

Zeuge Ralf Wagner: „Und es ist ja auch ausgiebig geprüft worden von der Aufsichtsbehörde, von der LuBB, die damals jedes Mal, und 2020 ganz intensiv, von uns verlangt hat, ihr eine Liste aller Anträge, die uns vorliegen, zu geben. Also, das ist eine Aktenzeichenliste, da stehen keine Klarnamen, einfach nur eine Liste der Anträge. Die LuBB hat sich dann daraus nach ihrem Dafürhalten eine Stichprobe gezogen und hat von uns verlangt, innerhalb von, ich glaube, zehn Tagen die Unterlagen einzureichen, damit diese Unterlagen einerseits juristisch geprüft werden konnten. Also: Sind die Ansprüche richtig ermittelt im Sinne von: Haben auch alle Räume, die Anspruch haben, eine Berechnung bekommen und Maßnahmen ausgewiesen bekommen? Und es wurde auch

⁴²⁶ S., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 102.

⁴²⁷ B., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 141-142.

⁴²⁸ B., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 135.

jedes Mal eine ingenieurtechnische Bewertung gemacht. Also, die LuBB hat selbst ein Büro ausgeschrieben und auch beauftragt, was unsere Arbeit für diese Stichprobe bewertet hat.“⁴²⁹

Der ehemalige Leiter der LuBB, Wolfgang Fried, ergänzte hierzu:

Zeuge Wolfgang Fried: „[...] - Und was wir da angewiesen haben, haben wir jedes Mal kontrolliert, indem wir geguckt haben. Da sind dann welche von uns zur FBB und haben Akten gezogen nach dem Zufallsprinzip, und darüber hinaus hatten wir auch ein Ingenieurbüro beschäftigt, was stichprobenartig die Kontrolle der Umsetzung jetzt gemacht hat auf systematische Fehler. Das heißt, die haben noch einmal geguckt: welche Materialien, wie die FBB die Berechnung gemacht hat usw.“⁴³⁰

Im Ergebnis habe das Gutachten aus dem Jahr 2020 laut Zeuge Wagner keine systematischen Auffälligkeiten feststellen können und überdies Qualitätssteigerungen der Anspruchsermittlungen im Vergleich zu den vorherigen Untersuchungen aus den Jahren 2015 und 2017 hervorgehoben.

Zeuge Ralf Wagner: „Positiv. Also, ich habe mir mal das Fazit des letzten Gutachtens von 2020 mitgebracht. Da steht - - Das kann ich Ihnen auch gerne - - Das können Sie auch nachlesen, glaube ich; das müsste auch auf dem Internet sein.

„Wie bereits [...] dargestellt konnten im Rahmen der hier beschriebenen Stichprobenkontrolle keine systematischen Auffälligkeiten festgestellt werden. In der überwiegenden Mehrzahl konnten die festgestellten individuellen Auffälligkeiten durch die FBB bzw. die Ingenieurbüros ausgeräumt werden bzw. wurde Nachbesserung angekündigt. Lediglich in wenigen Fällen konnten die Sachverhalte nicht oder nicht nachvollziehbar geklärt werden. Häufig wird in den Stellungnahmen der FBB bzw. der Ingenieurbüros auf eine Abwägung der Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen gegenüber ihrer akustischen Wirkung abgestellt. Es war weder Aufgabe der Untersuchung diesen Aspekt zu berücksichtigen, noch [...].“

Und so weiter und so fort.

⁴²⁹ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 88.

⁴³⁰ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 108.

„Abschließend ist zu erwähnen, dass die Qualität der geprüften Unterlagen, insbesondere die Dokumentation der Bestandssituation im Hinblick auf die Nachvollziehbarkeit gegenüber den Untersuchungen 2015 und 2017 erheblich gesteigert wurde.“⁴³¹

Der Zeuge Diekmann, Leiter der LuBB, bestätigte die Aussage des Zeugen Wagner, dass die LuBB bei den Anspruchsermittlungen keine systematischen Fehler habe feststellen können.

Zeuge Carsten Diekmann: „Die Prüfung sah so aus, dass wir Beschwerden auf den Tisch bekamen und diese Beschwerden natürlich auch geprüft haben, und zwar zunächst einmal dahingehend, ob sich der Gegenstand der Beschwerde wiederholt, und zwar in gleicher Weise, sodass wir also sogenannte systematische Fehler hätten sehen können. Und diese hätten dann auch eine unmittelbare Aufsichtsmaßnahme nach sich gezogen, indem wir gesagt hätten: Das muss anders werden. - Aber wir hatten, was die Beschwerdelagen anbetrifft - das kann ich so sagen aus der Entwicklung heraus -, solche Erkenntnisse nie, dass wir also wirklich systematische Fehler - - Sie waren immer in Nuancen - aber auch in wesentlich Nuancen - unterschiedlich. Insofern waren es Lagen, die unmittelbar in der Auseinandersetzung zwischen den Beschwerdeführern - Schallschutzberechtigten - und der FBB lagen.“⁴³²

Die Zeugin Dorn verwies hingegen auf ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 6. Mai 2021⁴³³, nach dem das Lärmschutzziel nach erfolgter schallschutztechnischer Ertüchtigung eines Wohnhauses nicht eingehalten worden sei.⁴³⁴

In den Fällen, in denen die schalltechnische Objektbeurteilung fehlerhaft durchgeführt wurde, suchte die FBB nach Aussage des Zeugen Wagner zunächst das direkte Gespräch mit dem jeweiligen Ingenieurbüro, um die Einhaltung der vertraglich zugesicherten Leistungen anzumahnen.

Zeuge Ralf Wagner: „Da gibt es immer noch die Möglichkeit eines Vertragsgesprächs - auch das ist passiert -, wo man dann sagen muss: Wir haben euch per Leistungsverzeichnis, auf das ihr geboten habt, folgende Dinge mitgegeben. Wir haben euch auch

⁴³¹ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seiten 88-89; vgl. Ergebnisbericht zur Stichprobenkontrolle des Schallschutzprogramms BER (2020); verfügbar unter <https://lubb.brandenburg.de/aufgaben/flughafen-berlin-brandenburg-ber/fluglaerm/#stichprobenkontrolle> (Link am 09.02.2024 eingesehen).

⁴³² Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 37.

⁴³³ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 06.05.2021 - OVG 6 A /20 Rn. 31.

⁴³⁴ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seiten 86-87.

Hinweise mitgegeben, wie ihr bitte vorgehen könnt. Anweisen können wir euch nichts. Aber wir wünschen uns, dass ihr das tut, weil dann seid sowohl ihr wie auch wir in einem schlechten Licht, wenn sich das häuft.“⁴³⁵

Als Ultima Ratio verblieb der FBB die Möglichkeit, die Zusammenarbeit zu beenden. Dies geschah nach Aussage des Zeugen Wagner in einigen Fällen.

Zeuge Ralf Wagner: „Es ist auch kein Geheimnis, dass wir mit einigen Büros nicht mehr zusammenarbeiten. Das lag teilweise daran, dass dann diese Büros auch personell gar nicht mehr wirklich in der Lage waren und wir gesagt haben: „So können wir nicht zusammenarbeiten!“, und die das auch nicht mehr wollten.“⁴³⁶

b) Schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung

Der Zeuge Schories, Projektleiter der Firma Sprengnetter, hob die Vielzahl und Qualität der Gutachten zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung hervor, welche durch die Firma Sprengnetter erstellt wurden.

Zeuge Andreas Schories: „Inzwischen haben wir, glaube ich, über 6 000 Gutachten erstellt. Ich glaube, wenn ich so sehe, dass wir davon eigentlich kaum gerichtliche Probleme haben, spricht das ja auch für sich, dass wir da wohl relativ gute Arbeit machen.“⁴³⁷

Nach Aussage der Zeugin B., Schallschutzberaterin im Landkreis Teltow-Fläming, habe sie in ihrer Tätigkeit größtenteils positive Rückmeldungen der Betroffenen bezüglich der von der Firma Sprengnetter durchgeführten schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung erreicht.

Zeugin B.: „Und diese Verkehrswertermittlung - vielleicht dazu noch was - führt in den meisten Fällen die Firma Sprengnetter durch. [...] Und insgesamt ist es so, dass die Bürgerrückinformationen, die wir bekommen zu diesen Ermittlungen von der Firma Sprengnetter, in den meisten Fällen als positiv und professionell bezeichnet werden.“⁴³⁸

Regelmäßige Herausforderung und mögliche Fehlerquelle bei der Erstellung der schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung sei die Bewertung der Immobilie zum Stichtag der Antragsstellung gewesen. Hierzu führte der Zeuge Schories im Einzelnen aus:

⁴³⁵ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 83.

⁴³⁶ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 87.

⁴³⁷ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 22.

⁴³⁸ B., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 132.

Zeuge Andreas Schories: „Das Problem ist teilweise oder relativ oft gewesen, dass wir zu einem zurückliegenden Stichtag bewerten. Auf Deutsch gesagt: Der Antrag wurde im Jahr 2008 gestellt, und wir kriegen jetzt den Auftrag. Das heißt, wir machen jetzt die Ortsbesichtigung, im Jahr 2023, müssen aber das Gebäude im Zustand des Jahres 2008 bewerten. Deswegen ist immer eine große Fragerunde mit dem Anspruchsberechtigten erforderlich: „Wie war denn der Zustand 2008?“, weil wir zum Stichtag ja nur bewerten dürfen, als der Antrag gestellt wurde.“⁴³⁹

Und weiter:

Zeuge Andreas Schories: „Ein zurückliegender Stichtag ist relativ häufig, weil gerade am Anfang die Anträge gestellt wurden. [...] Wenn so viel Zeit vergangen ist, dann hat sich oft der Objektzustand geändert. Das ist noch immer relativ greifbar, solange der Eigentümer der gleiche ist, weil er weiß dann das und kann Ihnen das sagen. Wir müssen nur sagen: Halten wir für plausibel; ja, ist okay. Wenn aber das Eigentum gewechselt hat in den zehn Jahren, dann ist es wirklich hochproblematisch, weil der neue Erwerber in der Regel natürlich nicht weiß, wie davor der Zustand war. Aber auch da machen wir dann plausible Annahmen und klären das mit ihm, wie gesagt, vor Ort. Wir gehen das Protokoll mit ihm vor Ort durch, mit den einzelnen Gewerken. Man sieht es teilweise ja auch an den Gewerken, wann was gemacht wurde. Zum Beispiel in den Fenstern steht in dem Falz oft das Datum drin, als Beispiel, oder auf der Heizung steht ein Datum drauf. Also, man kann schon relativ gut erkennen: Wann wurde was ungefähr gemacht? - Das ist machbar. Das ist unsere Aufgabe, unsere tägliche.“⁴⁴⁰

Der Zeuge Schories berichtete zudem, dass Anspruchsberechtigte bisweilen Einfluss auf die Höhe des ermittelten schallschutzbezogenen Verkehrswertes nahmen. So habe eine Überbewertung im Interesse der Anspruchsberechtigten gelegen, wenn die 30 %-Kappungsgrenze sicher überschritten wurde. Denn dadurch sei die Entschädigungszahlung (ASE-E) gestiegen, über welche die Anspruchsberechtigten frei verfügen konnten. Wenn die Überschreitung der 30 %-Kappungsgrenze nicht sicher war, hätten die Anspruchsberechtigten eine Unterbewertung beabsichtigt, um einen Anspruch auf eine Entschädigungszahlung nach ASE-E und keinen Kostenerstattungsanspruch für schalltechnische Ertüchtigung nach ASE-B zu erhalten.

Zeuge Andreas Schories: „Kriegt er nur baulichen Schallschutz, dann muss er den im Haus nachweislich investieren und kann jetzt nicht was anderes davon kaufen. Deswegen wollen viele Anspruchsberechtigte, so makaber es klingt, sogar einen geringen

⁴³⁹ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 26.

⁴⁴⁰ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 28.

Wert haben, damit sie in diese 30-%-Grenze rutschen. Das ist aber nicht unser Ansinnen. Aber es gab Kollegen, die auf ihrer Webseite geworben haben, dass sie für hohe oder geringe Werte sorgen. Aber das sind nicht wir gewesen. Also, das hat teilweise schon ganz tolle Stilblüten getrieben. Deswegen kann man aber nicht immer sagen: ein hoher Wert oder ein tiefer Wert. - Sowohl als auch. Also jemand, der von vornherein weiß, er ist in der Entschädigung, weil er zum Beispiel eine Holzbauweise hat; die ist schallschutztechnisch kaum zu ertüchtigen. Also, der weiß von vornherein: Der kriegt Geld. Der ist natürlich an einem hohen Wert interessiert. Wenn jemand aber sieht, er ist so bei der 30-%-Grenze, wenn ich jetzt einfach mal 20 000 Euro Verkehrswert weniger hätte, dann würde ich Geld bekommen. Dann stellt er sich auf die Hinterbeine, um weniger rauszukriegen. Das ist leider so. Das ist die Praxis.“⁴⁴¹

Der Zeuge Mehdorn verneinte, dass seitens der FBB Druck auf die Ingenieurbüros ausgeübt wurde, mit dem Ziel durch eine bewusste finanzielle Überbewertung der baulichen Schallschutzmaßnahmen die 30 %-Kappungsgrenze zu erreichen.⁴⁴²

c) Aufsicht durch die Gemeinsame Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg

aa) Arbeitsgruppe „Schallschutz“ und Vollzugshinweise der LuBB

Nach Aussage des ehemaligen Leiters der Gemeinsamen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) Fried trafen regelmäßig Vertreter der FBB und der LuBB in der sogenannten Arbeitsgruppe „Schallschutz“ zusammen, um aktuelle Problemlagen und Beschwerden bezüglich der Umsetzung des Schallschutzes zu beraten. Diese Zusammenkünfte stellten das Hauptvollzugsinstrument des Planfeststellungsbeschlusses dar. Zudem gingen aus diesen Gesprächen die Vollzugshinweise hervor, mit denen die LuBB gegenüber der FBB ihre Auffassung zu konkreten Rechtsfragen des Schallschutzes darlegte, die jedoch *„keinen rechtlich verbindlichen Charakter“*⁴⁴³ besaßen.

Zeuge Wolfgang Fried: „Ja, also die Vollzugshinweise sind im Prinzip ja das Ergebnis der vielen Beratungsgespräche, die es gegeben hat, insbesondere - - wir haben das AG Schallschutz genannt. Dort wurden anhand von Einzelfällen, von Beschwerden, von Sachstandsmitteilungen usw. - - da gab es sozusagen eine Agenda - also, Tagesordnung kann man das fast nicht nennen, weil da wurde fortlaufend das, was lief, im Vierzehntagerhythmus bis etwa manchmal auch im Monatsrhythmus, je nachdem, wie die

⁴⁴¹ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 37.

⁴⁴² Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 59.

⁴⁴³ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 115.

Probleme, die aufgetaucht sind, wie die sich gezeigt haben - - Und da war sozusagen der für den Schallschutz Verantwortliche beim Flughafen, der Herr Wagner, der war auf der Flughafenseite in aller Regel. Allerdings gab es auch Gespräche mit der Geschäftsführung, auch das muss man sagen, wenn es also vor allen Dingen um Fragen - ja, wie soll ich sagen? - der Rechtzeitigkeit des Umsetzens geht, also der Machbarkeit. Also, das Hauptinstrument war eben diese AG Schallschutz.⁴⁴⁴

Der Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup bestätigte, den Vollzugshinweisen mangle es an Rechtsverbindlichkeit. Vielmehr stellten diese „eine Meinungsäußerung einer Behörde“ dar.⁴⁴⁵ Die FBB habe die Vollzugshinweise intern juristisch prüfen lassen. Bestanden weiterhin gegenläufige Rechtsauffassungen, mussten diese letztlich gerichtlich geklärt werden, um Rechtssicherheit herzustellen.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Jedenfalls wir haben diese Vollzugshinweise schlicht juristisch uns angeschaut, wo wir den Hinweisen aus unserer Sicht rechtlich folgen konnten - und das war nicht meine Aufgabe, sondern das haben die Juristen im Hause gemacht - und wo wir andere Auffassungen vertreten haben. Und dann sind Teile dieser Fragestellung auch vor Gericht gelandet. Das Entscheidende für mich als Vorsitzender Geschäftsführer war, dass wir Rechtssicherheit bekommen. Und das ist zum Teil nur über Gerichte herstellbar, weil Meinungsäußerungen helfen da wenig. Letztlich müssten es rechtlich belastbare Aussagen sein.“⁴⁴⁶

Das Entstehen der Arbeitsgruppe „Schallschutz“ im Jahr 2013 fiel nach Aussage des Zeugen Fried mit drei wesentlichen Ereignissen zusammen. Zum einen wurde die LuBB Aufsichtsbehörde des Flughafens, welche zuvor das MIL gewesen war. Des Weiteren fanden innerhalb der Geschäftsführung der FBB personelle Veränderung statt. So wurde Hartmut Mehdorn neuer Vorsitzender der Geschäftsführung und Ralf Wagner Leiter des Schallschutzes. Außerdem erfolgte die Umstellung des Schallschutzprogramms von Kostenerstattungsvereinbarungen auf Anspruchsermittlungen. Hierzu führte der Zeuge Folgendes aus:

Zeuge Wolfgang Fried: „Das Vollzugsinstrument war die AG Schallschutz. Dort hat die FBB in Form von regelmäßigen Berichten, die mindestens vierzehntäglich aktualisiert wurden, ihre Maßnahmen vorgelegt. Es war ja so: Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde hat die Zuständigkeit für den Vollzug auf den BER und für die Planfeststellung erst im Jahr 2013 übernommen. Davor war das Ministerium zuständig. Das war auch die Zeit, wo Wechsel in der Geschäftsführung stattfanden. Also, da war dann auch der

⁴⁴⁴ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 104.

⁴⁴⁵ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 75.

⁴⁴⁶ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 75.

neue Geschäftsführer Herr Mehdorn da, und Herr Wagner wurde Leiter des Schallschutzprogramms.

Es war damals so, dass die FBB ein Konzept zur Umsetzung des Schallschutzes hatte, was sich als untauglich erwies. Das waren die sogenannten KEVs - oder Kostenerstattungsvereinbarungen -, von denen sie - na, ich sage mal vorsichtig - eine ganze Reihe vorbereitet hatte. Aber die beruhten darauf, dass man Unterschriften - - Also, man hat praktisch einen Vertrag mit den Schallschutzberechtigten abschließen wollen und hat, muss man dazusagen, in einer - - Ich will jetzt keine Prozentzahl sagen, aber es hat die absolute Überzahl der Fälle keine Unterschrift bekommen unter das, was man vorbereitet hatte, und die Angebote, die man für Schallschutz gemacht hat.

Im Grunde genommen war das das Problem, dass es nicht weiterging. Mit dem Wechsel jetzt auch in der Leitung des Schallschutzes - - Vorher war ein Herr Lehmann da - ergibt sich alles aus den Akten im Übrigen - verantwortlich, und dann kam Herr Wagner. Und er hat dann ein neues Konzept aufgelegt. Man hatte sich dann mehr an dem orientiert, wie der Planfeststellungsbeschluss das vorgesehen hat: dass die FBB zur Umsetzung des Schallschutzes verpflichtet ist und dies mit einseitigen Maßnahmen im Grunde genommen. Also, sie muss das Heft des Handelns so weit in die Hand nehmen, dass sie die Betroffenen in die Lage versetzt, jetzt praktisch selbst durch bauliche Maßnahmen, die sie natürlich ausführen lassen von Firmen, für Schallschutz zu sorgen. In dieser Zeit entstand das praktisch mit diesen Anspruchsermittlungen. Und das war das Konzept, was dann auch bis heute besteht, dass es also im Grunde genommen den Leuten mitgeteilt wird. Es wurde dann eine Systematik aufgebaut von der FBB, natürlich mit unserer Begleitung, und wo wir gesagt haben: So und so geht das, ja, oder es geht eben nicht, weil der Planfeststellungsbeschluss sagt - - Da gab es eine ganze Reihe von offenen Fragen. Es ist ja wie immer, wenn man versucht, eine allgemeine Regelung zu treffen: Dann gibt es am Ende mehr Streitfälle als Klarheiten. Da muss man sich eben durchkämpfen. So war das eben in dieser AG Schallschutz. Das heißt, die FBB hat im Grunde genommen dort berichtet, wie weit sie ist. Das führte dann nach - - es gab viele Beschwerden bei uns von Bürgern, bei der FBB von Bürgern. Es wurde dann auch ein bisschen auf unser Drängen hin, sage ich mal, ein Beschwerdemanagement aufgebaut seitens der FBB.

Es kam dann dazu, dass auch, ja, so Zeithorizonte, Staffellungen und alles Mögliche in diesem Beschwerdemanagement drin war. Und das Umsetzungskonzept war dann eng angelehnt an dieses Management. Das war im Grunde genommen das, was wir mit der FBB da ausgehandelt hatten. Und dann gab es natürlich Grundsatzfragen, die zu regeln waren, also Lüfter, Ausführungen, Fenster usw., was da eben im Einzelnen diskutiert worden ist, oder die Frage, ob eine Wohnküche entschädigungs- - oder vielmehr nicht

entschädigungspflichtig, sondern schallschutzbedürftig ist usw. Das war eben das Hauptinstrument im Vollzug.“⁴⁴⁷

Der Zeuge Fried beschrieb die Beratungen in der Arbeitsgruppe „Schallschutz“ als „*ziemlich kontrovers*“.⁴⁴⁸ Der Zeuge bestätigte, dass die LuBB generell über kein Durchgriffsrecht verfügte, sodass die Betroffenen selbst den Rechtsweg beschreiten mussten.⁴⁴⁹ So habe das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg eine Klage gegen die LuBB als unzulässig abgewiesen, weil ein direktes Rechtsverhältnis nicht gegenüber der LuBB, sondern lediglich zwischen dem Kläger und der FBB bestehe. Obgleich die FBB privatrechtlich organisiert ist, ist sie „*öffentlich-rechtlich verpflichtet, für den Schallschutz zu sorgen*“⁴⁵⁰.

Zeuge Wolfgang Fried: „Aber, ich sage mal so: Wir sind ja die Aufsichtsbehörde gewesen und haben dort doch also sehr stringent und letztlich auch durch die Vollzugshinweise unsere Rechtsauffassung dargelegt. Jetzt muss ich noch einmal dazu erklären: Es ist ja nicht so, dass die Vollzugshinweise eine Handlungsanweisung an die FBB gewesen sind; das stand uns nämlich nicht zu. Das mag ein bisschen verwunderlich sein, aber im Grunde genommen ist das auf den Planfeststellungsbeschluss und natürlich seine Auslegung durch das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg zurückzuführen, was nämlich ganz klar gesagt hat - - Meiner Erinnerung nach muss es so 2015, 2016 gewesen sein, wo Kläger uns verklagt hatten und gesagt haben: Die Behörde muss, und dies und das. Und warum handelt die Behörde nicht?“

Ja, wir hatten uns dann vorbereitet, und in der mündlichen Verhandlung kamen wir als Beklagte gar nicht über die Zulässigkeit der Klage hinaus. Das Gericht hat nämlich nach der Einführung so allgemein - es ging schon relativ lange hin und her - nach einer Pause dann erkennen lassen, ziemlich klar gesagt, dass im Fall der Kläger - und hier ging es um konkrete Schallschutzmaßnahmen in den Häusern - diese den falschen Beklagten gewählt hatten, nämlich uns als Behörde. Die Klage musste umgestellt werden auf Drängen des Gerichts, dass die FBB verklagt worden ist. Und wir waren im Grunde genommen aus dem Prozess raus, weil das Gericht hielt es nicht mal für nötig, uns als Beigeladene - - also, weil nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist - - Sie hat gesagt: Die Behörde hat zwar die Aufsichtspflicht und muss einschreiten bei systemati-

⁴⁴⁷ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seiten 105-106.

⁴⁴⁸ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 106.

⁴⁴⁹ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 116.

⁴⁵⁰ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 115, 116.

schen Fehlern; aber wenn es hier um diese Details geht, da gibt es ein direktes Rechtsverhältnis zwischen den Beklagten und der FBB, und das, obwohl es vor dem Verwaltungsgericht so gewesen ist.“⁴⁵¹

bb) Betriebsgenehmigung

Die LuBB gab der FBB auf, die Inbetriebnahme ein Jahr im Voraus zu veröffentlichen, damit alle Anrainer die Chance auf rechtzeitige Antragsstellung und Umsetzung des baulichen Schallschutzes erhielten.

Zeuge Wolfgang Fried: „Das muss man auch dazu sagen; Anträge mussten ja rechtzeitig gestellt werden, und zwar hat die FBB jedes Mal ein Jahr vor der befristeten Inbetriebnahme und vor der endgültigen Inbetriebnahme das bekannt gegeben, auf unsere - - „Anweisung“ kann ich nicht sagen, aber wir haben das so ihr aufgegeben, also keine Anweisung im rechtstechnischen Sinne. Wir haben da keine Verwaltungsakte erlassen.“⁴⁵²

Und weiter:

Zeuge Wolfgang Fried: „Wir haben gesagt: Macht das so. Ein Jahr vor Inbetriebnahme veröffentlicht ihr, dass ihr jetzt Teilinbetriebnahme bzw. am Ende die Gesamteinbetriebnahme, dass ihr dort den Flughafen in Betrieb nehmt, dass jetzt noch Zeit ist, ein halbes Jahr lang Zeit, Anträge zu stellen, und sozusagen dann die FBB binnen eines weiteren halben Jahres, also ein halbes Jahr vor Inbetriebnahme, sozusagen die ASE fertig hat, damit - also, wenn alles gutgeht, muss man natürlich sagen; vorausgesetzt Mitwirkungen, und es gibt keinen Streit - ihr als Anspruchssteller auch noch die Möglichkeit habt, von euch aus die Maßnahmen umzusetzen.“⁴⁵³

Der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung, Prof. Dr. Lütke-Daldrup, wies auf die Bedeutung einer solchen Vorgabe für die FBB hin. Deren Einhaltung sei eine der Voraussetzung für die Erteilung der Betriebsgenehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gewesen.

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Beim Schallschutzprogramm [...] war es aus meiner Sicht immer besonders wichtig, dass wir die Auflagen der Behörden einhalten, weil die Einhaltung der Auflagen der Behörden eine Voraussetzung dafür war, dass der Flughafen eröffnet werden kann. Mein zentraler Fokus war natürlich die Eröffnung, wie zugesagt, im Jahre 2020 zu erreichen, und das erforderte, die komplette Palette der

⁴⁵¹ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seiten 106-107.

⁴⁵² Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 107.

⁴⁵³ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 108.

Auflagen der Behörden im Bereich des Schallschutzes zu erfüllen. Und dafür war die Luftfahrtbehörde zuständig, die das am Ende ja auch attestiert hat. Und das, was die Luftfahrtbehörde gesagt hat, war für uns natürlich ein ganz, ganz entscheidender Punkt, weil wir das immer sehr genau im Auge behalten haben in der gesamten Geschäftsführung, weil das neben der technischen Fertigstellung natürlich auch die rechtliche Voraussetzung war, den Flughafen eröffnen zu können.“⁴⁵⁴

Nach Aussage des Zeugen Fried habe die FBB bezogen auf die Umsetzung des Schallschutzes „das Erforderliche getan“. Zur Inbetriebnahme lagen nach Einschätzung der LuBB keine systematischen Verfehlungen der Flughafengesellschaft im Bereich Schallschutz vor.⁴⁵⁵ So hätten die berechtigten Anrainer vor der Inbetriebnahme baulichen Schallschutz bzw. Entschädigungsleistungen erhalten können.

Zeuge Wolfgang Fried: „Ja, die FBB hat die Schallschutzmaßnahmen, die umsetzbar waren, umgesetzt. Auch unsere Stichprobenkontrollen haben das ergeben, von denen ich eben geredet hatte. Das waren die Schallschutzmaßnahmen, bei denen die Betroffenen sozusagen mitgewirkt haben und dann letztlich auch die Aufträge herausgegeben haben, um die Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Also, das betrifft natürlich die, die baulichen Schallschutz gewährt haben. Entschädigungsleistungen, die aufgrund der Kappungsgrenze zu zahlen waren, waren alle umgesetzt - auch das haben wir kontrolliert vor der Inbetriebnahme -, immer soweit die Anträge gestellt waren.

Also, erster Punkt ist: Wenn keine Anträge gestellt waren - - Und es sind bestimmt - das ist jetzt Spekulation, aber zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme war es sogar so - eine Reihe von Anträgen überhaupt nicht gestellt; auch das muss man sagen. Und da gibt es dann auch nichts umzusetzen. Dann gibt es auch Leute, die sogar Anspruchsermittlungen in den Händen hielten, aber dann nichts gemacht haben. Auch das ist gar nicht so selten gewesen. Das haben auch unsere Stichproben ergeben.

Insoweit sollte man fragen - - Die Frage, wenn sie so gestellt wäre: Hat die FBB das Erforderliche getan? - Und dann sage ich: Ja, sie hat das Erforderliche getan. Erforderlich war nämlich, dass sie die Schallschutzberechtigten in die Lage versetzt hat, rechtzeitig vor der Inbetriebnahme - wobei das aber nur ein Zeitpunkt gewesen ist, den wir dann noch mal gesondert geprüft haben - - Aber natürlich auch bis fünf Jahre nach Inbetriebnahme kann jeder noch einen Antrag stellen und Schallschutz erhalten.“⁴⁵⁶

⁴⁵⁴ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 74.

⁴⁵⁵ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 113.

⁴⁵⁶ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 110.

Die LuBB nahm keine Prüfungen vor Ort an den mit baulichem Schallschutz zu versehenen Immobilien vor. Um etwaige systematische Fehler aufdecken zu können, seien laut Zeuge Fried insgesamt drei sogenannte Crosschecks durchgeführt worden.

Zeuge Wolfgang Fried: „[...] ob wir jetzt uns Häuser angeguckt haben und mit den Betroffenen da eingestiegen sind. Das haben wir regelmäßig in dieser Form nicht gemacht; aber wir haben insgesamt dreimal - und zwar zweimal vor dieser temporären Inbetriebnahme der Südpiste und ein drittes Mal vor der endgültigen Inbetriebnahme - einen Crosscheck gemacht. Und dieser Crosscheck bezog sich einerseits darauf, ob die FBB - und darauf kam es ja an bei dem Crosscheck, systematische Fehler zu finden - jetzt von der Bearbeitung der Anträge her alles gemacht hatte, um die Anträge, die rechtzeitig gestellt waren - - [...].“⁴⁵⁷

Die Fachaufsicht der LuBB durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung erfolgte nach Angaben des Zeugen Fried ohne fachliche Weisungen auf Grundlage des Landesorganisationsgesetzes (LOG). Stattdessen habe es Beratungen mit der Fachaufsichtsbehörde gegeben, in der auch protokollierte Verabredungen geschlossen worden seien.

Zeuge Wolfgang Fried: „Eine fachliche Weisung wäre aus meiner Sicht jetzt eine mündliche oder schriftliche Anweisung, soundso zu verfahren. Das gab es in dieser Form nicht. Wir haben Fachaufsichtsberatungen gehabt, wo die Fragen des Ministeriums beantwortet wurden. Wir haben informiert, das Ministerium hat seine Auffassung dargelegt, und wir haben dann im Grunde genommen dort Verabredungen getroffen, die auch protokolliert sind. So ist verfahren worden. Also, wir hatten da keine - - Ich kann mich überhaupt nicht erinnern - man soll nie nie sagen -, ob es mal eine fachliche Weisung - - Also jetzt auf der Grundlage des LOG würde ich sagen: Nein.“⁴⁵⁸

⁴⁵⁷ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 107.

⁴⁵⁸ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 117.

4. Beschwerdemöglichkeiten für von Fluglärm Betroffene

Nach Angaben des Zeugen Dr. Johannsen habe jeder Eigentümer Beschwerde bei der FBB einreichen können, wenn der Betroffene von einer Überschreitung der zulässigen Schallpegel ausging, wodurch sich etwaige Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen begründen ließen.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Das Fluglärmgesetz ist ein Gesetz, was regelt, wann Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen bestehen, und da zählen für den Tagbereich nur die Dauerschallpegel über die sechs verkehrsreichsten Monate und für die Nacht halt durchaus die Einzelpegel, wobei die dann kumuliert betrachtet werden als in diesem Maximalpegelhäufigkeitskriterium. Generell kann sich natürlich jeder an uns wenden, der meint: Hier sind zu hohe Pegel. - Jeder, der sich an uns gewandt hat - wir haben da auch ein Beschwerdetool im Internet -, kriegt eine Antwort, die, sagen wir mal, fundiert ist. Es ist aber nicht so, dass es irgendwo einen Grenzwert gibt oder einen Pegel, der nicht überschritten werden darf oder so. Das ist gesetzlich nicht vorgesehen. Na ja, wie gesagt, es gibt Auslöseschwellen nach Fluglärmgesetz für Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen. Aber es ist nicht so, dass man sagt: „Der Pegel, der hätte gar nicht überschritten werden dürfen“ oder so. Ausnahme ist die ILA. Für die ILA gibt es noch mal gesonderte Pegel; aber das ist halt auch eine extreme Belastung, die wir da haben.“⁴⁵⁹

Der Zeuge Halberstadt verwies auf die theoretische Option für Eigentümer, eigene Ingenieurbüros zur Durchführung einer schalltechnischen Objektbeurteilung auch außerhalb der Schutzzonen zu beauftragen. Er fügte hinzu, während seiner Tätigkeit habe seiner Wahrnehmung nach kein Eigentümer von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht⁴⁶⁰.

Zeuge Michael Halberstadt: „In Zusammenhang mit der Anspruchsermittlung hatte ich die Möglichkeit genannt, dass auch ein eigener Gutachter herangezogen werden kann, immer unter der Betrachtung: Der muss das natürlich dann auch nach den entsprechenden Standards realisieren - - und dann auch Bestand haben.

Für die Frage - wenn das mit umfasst war in der Frage - „Gibt es die Möglichkeit, wenn man meint, man hätte eine Betroffenheit, gegebenenfalls auch außerhalb der Schutzzonen?“ - -Dann kann dort auch jemand einen Gutachter beauftragen, eine Schallschutzmessung zu realisieren. Die muss dann allerdings nach den korrekten Standards

⁴⁵⁹ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 91.

⁴⁶⁰ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 44.

erfolgen, die nicht so ganz trivial sind - jetzt im Sinne der Anforderungen, die dort erfüllt werden müssen. Auch das ist möglich.“⁴⁶¹

Bezüglich der Erstattungsfähigkeit einer solchen schalltechnischen Objektbeurteilung fügte er hinzu:

Zeuge Michael Halberstadt: „Zu beachten ist hierbei allerdings, dass der Aufwand dazu erst in Zusammenhang mit der Rechnung zur baulichen Umsetzung geprüft und auch dann nur das erstattet wird, was erstattungsfähig ist.“⁴⁶²

Der Zeuge Diekmann bestätigte dem Untersuchungsausschuss, dass Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen grundsätzlich auch außerhalb der Schutzzonen gewährt werden könnten.

Zeuge Carsten Diekmann: „Vielleicht sollte man auch sagen: „Schutzgebiet“ bedeutet: Wer innerhalb dieses Schutzgebietes lebt, hat, ich nenne es mal, eine Beweiserleichterung. Dann wird nämlich gesagt, dass eine Verlärmung da ist, die dann eben zu einem Schallschutzanspruch führt. Wer außerhalb dieser Gebiete lebt, hat unter Umständen auch einen Schallschutzanspruch, nur nicht diese Beweiserleichterung, sondern da ist es dann die Sache des dort Lebenden, das nachzuweisen, was gelegentlich sicherlich schwierig ist, weil es aufwendig ist; das ist auch klar. Aber ich will das nur sagen: Es gibt nicht keinen Schallschutz außerhalb der Gebiete.“⁴⁶³

Zeuge Dr. Johannsen bestätigte, dass die Kostenerstattung für Schallschutzmaßnahmen durch die FBB einen Beweis für das tatsächliche Überschreiten des Lärmpegels erforderte. Zu den hierfür notwendigen Schallmessungen führte er aus:

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Also, normalerweise beziehen sich ja die Schwellwerte aus dem Planfeststellungsbeschluss auf die sechs verkehrsreichsten Monate. Da gab es anfangs Gerüchte, dass dann derjenige, der das nachweisen will, ob bei ihm quasi diese Werte überschritten sind, auch ein halbes Jahr messen muss. Da haben wir aber relativ schnell gesagt: Es ist auch eine Stichprobenmessung möglich. Man muss es dann auf die sechs verkehrsreichsten Monate umrechnen. - Wie das im Einzelnen erfolgt: Also, letztendlich muss derjenige ja dann einen Sachverständigen beauftragen, also ein Ingenieurbüro. Das Ingenieurbüro weiß dann sicher schon, wie diese Rechnungen erfolgen müssen. Also, explizit: Es ist nicht wirklich eine Messung über ein halbes

⁴⁶¹ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 43.

⁴⁶² Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 32.

⁴⁶³ Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 34.

Jahr notwendig. Aber wenn Sie auf die Karte schauen: Die stationären Messstellen, die sind ja wirklich so dicht verteilt, dass ich jedem raten würde, sich erst mal diese Werte anzuschauen. [...] Weil wenn der Nachweis nicht erbracht wird, ist derjenige, der die Messung durchführt, selbst für die Kosten zuständig.“⁴⁶⁴

Zeuge Dr. Johannsen bekräftigte den Willen der FBB, dass unzulässige Pegelüberschreitungen nicht außerhalb der Schutzzonen auftreten sollten. Hierzu verwies er auf die Veröffentlichungspraxis der gemessenen Schallschutzpegel.

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Wir veröffentlichen auf unserer Webseite jeden Monat aktualisiert die höchsten Schallpegel, also Dauerschallpegel, Tag, Nacht und auch das NAT-Kriterium, also „Number above Treshold“, für den höchsten Monatswert. Sie können anhand dieser Grafiken - - Das sind Karten, die wir darstellen. Da sehen Sie ja auch: Da färben wir bestimmte Messstellen ein, bei denen diese Schwellen schon überschritten sind. Und die liegen allesamt deutlich innerhalb der Schutzzonen. Also, da sind wir hinterher. Wir wollen definitiv nicht, dass irgendwo Pegel auftreten, die zu einem Anspruch auf Schallschutz führen, und da ist keine Schutzzone. Aber das können wir 100 % ausschließen.“⁴⁶⁵

Und weiter:

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Wir haben zwei mobile Messstellen. Das sind Kfz-Anhänger, die autark messen können. Die haben Solarzellen auf dem Dach und eine Brennstoffzelle drin. Wir stellen die für einen Monat in der Regel auf. Unser Messprogramm, also unsere Messplanung, ist im Internet auch einsehbar. Generell ist es so, dass wir sagen: Jeder Bürger kann eine Anfrage an uns stellen. Wenn er meint, an einem bestimmten Ort ist eine mobile Messung sinnvoll, dann machen wir das. Wir haben auch schon des Häufigeren dann diese Anregung aufgenommen. In der Regel sprechen wir uns mit den Gemeinden ab, allein schon aus praktischen Gründen, wo wir in der Gemeinde das am besten aufstellen. Man muss das ja auch eventuell sichern, unseren Anhänger. Ja, die meisten Gemeinden sind durchaus auch an der Auswertung interessiert. Im Internet sind etwas ausführlichere Messberichte von diesen mobilen Messungen vorhanden.“⁴⁶⁶

Nach Wahrnehmung der Vertreterin der von Fluglärm Betroffenen, Zeugin Dorn, habe die FBB mit der Eröffnung des Flughafens das Interesse an einer vollständigen Umsetzung des Schallschutzes verloren. Dieses habe in der Erteilung der Betriebsgenehmigung bestanden,

⁴⁶⁴ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 75.

⁴⁶⁵ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seite 74.

⁴⁶⁶ Dr. Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, Seiten 71-72.

die unter anderem die Berücksichtigung eines angemessenen Schutzes vor Fluglärm voraussetze. Dies sei daran zu erkennen, dass seitdem alle bei der FBB eingegangenen Forderungen der von Fluglärm Betroffenen zurückgewiesen worden seien.

Zeugin Christine Dorn: „Da hat sich die Situation für die Bürger dramatisch verschlechtert, denn vor der Eröffnung war es ja noch unsicher, ob da noch jemand mit Blitz und Donner dazwischenschlägt und dem Flughafen sagt: Also, wenn ihr nicht das und das noch macht, dann lassen wir euch nicht eröffnen. - Aber mit der Eröffnung ist jedes Interesse an der Umsetzung des Schallschutzes global erloschen. Es gibt überhaupt keinen Grund mehr, Angst zu haben. Der Flughafen ist ja eröffnet. Es läuft. Und deshalb ist es völlig egal, ob der eine oder andere seinen Schallschutz nicht umgesetzt gekriegt hat. Das merken wir sehr deutlich daran, dass der Flughafen weiß, dass er es am bequemsten hat, wenn er alle Briefe der Bürger, egal ob berechnigte oder unberechnigte, große und kleine Forderungen, einfach mit Nein beantwortet. Und das tut er.“⁴⁶⁷

⁴⁶⁷ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 64.

5. Gerichtliche Auseinandersetzungen

Insbesondere die Anspruchsermittlung-Bau (ASE-B), bei der die bauliche Umsetzung des Schallschutzes in der Verantwortung der jeweiligen Anwohner lag, stellte sich nach Aussage des Zeugen Prof. Dr. Lütke-Daldrup als ein „*sehr streitbefangener Tatbestand*“⁴⁶⁸ zwischen FBB und Anwohnern heraus. Dies war Gegenstand zahlreicher gerichtlicher Auseinandersetzungen. Wie die Zeugin Dorn ausführte, verblieb der Klageweg den Betroffenen oftmals als einziges Mittel, um ihre Interessen durchzusetzen.

Zeugin Christine Dorn: „Und deshalb mussten wir auch weitere Klagen führen. Auch hier hat kein Gremium die Klagen entbehrlich gemacht, keine Vollzugshinweise, keine Ausschusssitzung, keine Dialogforen, keine Fluglärmkommission, nichts. Wir mussten klagen und haben auch diese Klagen gewonnen, zu den berühmten Raumhöhen - wenn 3 cm an der Raumhöhe fehlen -, zu den Küchen, die angeblich nicht schutzwürdig waren, wenn sie 1 cm² kleiner als 10 m² waren, und zu den Wohnwintergärten, die mit Isolierglas, Baugenehmigung und Heizung und allem Drum und Dran Wohnraumqualität hatten - - und der Flughafen der Meinung war, dass er diese Räume grundsätzlich nicht schützen muss.“⁴⁶⁹

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg urteilte am 3. Juli 2018 in mehreren Verfahren zum Anspruch auf Schallschutzvorkehrungen unter anderem für Wohnküchen, Außendämmung statt Innendämmung, Räume mit niedriger Raumhöhe in Brandenburg sowie Wintergärten.⁴⁷⁰ Demnach besteht ein Anspruch auf Schallschutzvorkehrungen für Wohnküchen, „*wenn sie zugleich die Funktion eines Wohnraums erfüllen und damit als Wohnküche zu bewerten sind. [...] Ob eine Wohnküche vorliegt, ist [...] im Einzelfall anhand objektivierbarer Kriterien zu bestimmen.*“⁴⁷¹ Hinsichtlich der Kostenübernahme von Außendämmung statt Innendämmung stellte das OVG fest, dass der Vorzug der Innendämmung aus Kostengründen grundsätzlich nicht zu beanstanden sei.⁴⁷² „*Ein Anspruch auf Außendämmung ergibt sich insbesondere grundsätzlich nicht daraus, dass die innenseitig anzubringenden Vorsatzschalen und die in den Raum zu versetzenden Heizkörper zu einer Verkleinerung der Wohnfläche*

⁴⁶⁸ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 87.

⁴⁶⁹ Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 55.

⁴⁷⁰ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteile vom 3. Juli 2018 - OVG 6 A 1.17 - OVG 6 A 3.17 - OVG 6 A 13.17.

⁴⁷¹ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 - OVG 6 A 3.17, Rn. 40.

⁴⁷² Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 - OVG 6 A 1.17, Rn. 72.

*in den anspruchsberechtigten Räumen führen.*⁴⁷³ Außerdem urteilte das OVG, dass die Anspruchsberechtigung von Räumen nicht allein deshalb abgesprochen werden kann, weil diese Räume die bauordnungsrechtlich vorgesehene lichte Raumhöhe unterschreiten.⁴⁷⁴ Des Weiteren sprach das OVG eine Anspruchsberechtigung für einen Wintergarten zu, „*der nach seiner tatsächlichen Nutzung dem nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dient.*“⁴⁷⁵

Der Zeuge Wagner führte zu den OVG-Urteilen vom 3. Juli 2018 aus:

Zeuge Ralf Wagner: „Neuberechnung nach OVG-Urteilen. Ich meine, auch das ist ja bekannt. Wir haben darüber auch ausgiebig diskutiert. Es gab in 2018 im Sommer ein Urteil- oder: eigentlich mehrere Urteile -, wo ein ganz großes Bündel verschiedenster Dinge diskutiert wurde. Da wurden technische Fragen diskutiert, da wurde Innendämmung versus Außendämmung diskutiert, Raumhöhenproblematik in Brandenburg, Wintergärten, Küchen - all diese Dinge. Die technischen Fragen sind zu unseren Gunsten ausgegangen. Die Außendämmung ist zu unseren Gunsten ausgegangen. Die Frage Küchen, Raumhöhen - vor allen Dingen Raumhöhen - und Wintergärten ist nicht zu unseren Gunsten ausgegangen, und da wurde entsprechend überarbeitet.“⁴⁷⁶

Speziell zum Thema Innen- und Außendämmung ergänzte er:

Zeuge Ralf Wagner: „Also, das mit der Innendämmung ist ja eigentlich erst notwendig geworden mit der Verschärfung der Schutzziele im Tagschutz, weil durch das, was das OVG geurteilt hat, die Schutzansprüche soweit hochgegangen sind⁴⁷⁷, dass Wände gedämmt werden mussten. Vorher war so was so gut wie nicht notwendig. Da muss man aber eines wissen: Die Innendämmung - haben wir viel diskutiert, auch im Sonderausschuss - war ein sehr, sehr strittiges Thema. Es gibt auch heute noch sporadisch, möchte ich sagen, Beschwerden darüber. Es ist aber deutlich abgeflacht, und das hat möglicherweise auch einen Grund; denn auch in den Verfahren, über die wir heute schon oft gesprochen haben, vom 03.07.2018 hat das Gericht eine Entscheidung zu der Frage „Innendämmung versus Außendämmung“ getroffen. Es hat gesagt: Das ist vor dem Hintergrund dessen, dass erstens die FBB - auch das hatten wir schon mal

⁴⁷³ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteile vom 3. Juli 2018 - OVG 6 A 1.17, Rn. 74.

⁴⁷⁴ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteile vom 3. Juli 2018 - OVG 6 A 3.17, Rn. 28 - OVG 6 A 13.17, Rn. 24.

⁴⁷⁵ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 - OVG 6 A 13.17, Rn. 20.

⁴⁷⁶ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 84.

⁴⁷⁷ OVG Berlin-Brandenburg Urteil vom 25. April 2013 – OVG 11 A 14.13.

erwähnt - den erforderlichen Schallschutz zu erstatten hat. Und erforderlich ist in dem Zusammenhang auch derjenige, der kostenoptimal ist, und das ist die Innendämmung im Vergleich zur Außendämmung. Und zweitens: Ansprüche werden raumweise ermittelt. Das können Sie mit einer Innendämmung, wo Sie eben auch nur die Innenwand dieses Raumes haben, optimal umsetzen. Mit der Außendämmung würden Sie ja dann irgendwie so eine gestufte Fassade bauen, oder Sie müssten Kosten erstatten für Maßnahmen, die eigentlich gar nicht notwendig sind, oder Sie müssten den Eigentümer in die Pflicht nehmen, diese Maßnahmen zu erstatten, was er nachvollziehbarerweise vielleicht auch gar nicht will. Was wir gemacht haben, ist Folgendes: Wir haben gesagt: Es bleibt dabei. Grundsätzlich wird Innendämmung vorgesehen. Wenn aber ein Eigentümer eine technisch äquivalente Lösung einer Außendämmung hat - - Und solche Systeme gibt es. Wir haben sogar eine Liste; das hatte ich vorhin vergessen zu sagen. Wir haben sogar eine Liste erstellt und auch veröffentlicht, wo solche zertifizierten Außendämmungslösungen drin sind. Das sind nicht viele, aber es gibt sie. Wenn ein Eigentümer das machen möchte, kann er das tun. Wir raten dringend, sich aber vorher mit dem zuständigen Ingenieurbüro abzustimmen, dass da nicht irgendwas eingebaut oder von einer Baufirma angeboten wird, was eben nicht ausreichend, nicht zertifiziert ist, und dann stehen wir da und wissen nicht, wie wir kostenmäßig damit umgehen. Dann kann das eingebaut werden, und wir zahlen die Kosten der Innendämmung dazu. Das ist das sogenannte Modul Innendämmung. Das passiert aber sporadisch. Es gibt einige Leute, die haben das gemacht, aber es sind nicht viele. Rechtlich ist die Sache klar. Innendämmung ist juristisch einwandfrei.“⁴⁷⁸

Hinsichtlich der Raumhöhe als Kriterium der Anspruchsberechtigung von Räumen erläuterte der Zeuge Wagner:

Zeuge Ralf Wagner: „Es gab eine juristische Bewertung der Frage. Brandenburg hat im Sommer 2016 die Bauordnung geändert und hat die Mindesthöhen aufgehoben für Wohnräume in den Gebäudeklassen 1 und 2. Es gab eine juristische Diskussion über die Frage: Hat das Auswirkungen auf Anspruchsermittlungen, die zu einem Zeitpunkt erstellt wurden, als diese Mindestraumhöhe noch nicht galt? - Ich hatte es vorhin schon mal kurz angerissen, diese OVG-Verfahren. Und es gab da auch Vollzugshinweise; Sie haben ja auch Fragen dazu gestellt. Und letzten Endes: Die juristische Bewertung des Flughafens - unsere juristische Bewertung - war damals, dass wir gesagt haben: Wir sind nicht verpflichtet, wenn wir die Ansprüche bereits einmal ermittelt haben, sie noch mal neu zu ermitteln, weil sich Anspruchsgrundlagen im Sinne der Änderung einer Bauordnung geändert haben. Und das OVG hat das anders gesehen. [...] Diese Fälle sind,

⁴⁷⁸ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 113.

soweit wir sie kannten, überarbeitet worden. Und die Ansprüche wurde dann zugestanden. Wobei ich dazusagen muss: Das gilt nur in Brandenburg.“⁴⁷⁹

Nach Aussage des Zeugen Halberstadt habe die FBB im Nachgang der Entscheidungen des OVG am 3. Juli 2018 die Anspruchsberechtigten kontaktiert und über die sich daraus ergebenden Veränderungen der Anspruchsberechtigungen informiert. Er bezifferte die Zahl der Betroffenen auf 570 Wohneinheiten.

Zeuge Michael Halberstadt: „Wir hatten in 2018 eine Entscheidung des OVGs, in der zusätzliche Schutzansprüche für kleine Wohnküchen, Wintergärten und Räume mit niedriger Raumhöhe anerkannt wurden. Beispiel: In dem Sachzusammenhang haben wir alle bekannten Fälle aktiv kontaktiert und um Auskunft gebeten, um die entsprechenden Sachverhalte, die wir kannten, dann noch nach wie vor so vorhanden sind oder ob es weitere Ansprüche gibt, und haben darauf hingewiesen, dass die Antragsteller entsprechende ergänzende Anträge stellen können, und haben das dann entsprechend auch berücksichtigt. In Umsetzung dieses OVG-Urteils aus 2018 waren das insgesamt 570 Wohneinheiten, für die das zutraf und die sich dann in Anspruchsermittlung-Bau und -Entschädigung aufgegliedert haben, in etwa hälftig.“⁴⁸⁰

Der Zeuge Fried, damaliger Leiter der LuBB, bescheinigte der FBB eine gute „*Informationspolitik*“ über die Auswirkungen der OVG-Urteile für die Anspruchsberechtigten betrieben zu haben. Er bekräftigte, es sei das Streben der LuBB gewesen, die Anspruchsberechtigten aktiv zur Geltendmachung ihre Ansprüche zu ermutigen. Speziell auf die Frage, ob der Flughafen aktiv auf die Betroffenen zugegangen sei, antwortete er:

Zeuge Wolfgang Fried: „Ja, ist er. Also, er hat sehr viel gemacht an Informationspolitik. Er hatte eine eigene Schallschutzberatungsstelle, wo er die Leute aufgefordert hat - - Wenige Meter von unserem Dienstgebäude entfernt hatte er ein anderes großes Gebäude, wo diese Sch- - Dann war dort später die Schallschutzberatungsstelle des Landkreises noch mit integriert. Und das Dialogforum, das ja auch auf kommunaler Ebene getagt hat, hat auch dort beraten. Von der Bürgerinitiative gab es natürlich auch sehr viel Beratung. Also, die Beratungsangebote waren sehr vielfältig und auch nicht einseitig.“

Aber um speziell Ihre Frage zu beantworten: Der Flughafen ist in Form seiner Zeitung, dieser Nachbarzeitung, aber auch von Veröffentlichungen in der örtlichen Presse, Anzeigenblättern und allem Möglichen, und durch Einwurfsendungen permanent - - Das

⁴⁷⁹ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seiten 99-100.

⁴⁸⁰ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 50.

war auch unser Petition, muss ich sagen, dass die Leute immer wieder aufgefordert worden sind, ihre Ansprüche geltend zu machen.“⁴⁸¹

Die Vertreterin der Betroffenen, die Zeugin Dorn, berichtete hingegen von ihrer damals geübten Kritik an der mangelnden Kontrolle der FBB. So habe die LuBB nicht sichergestellt, dass die FBB alle potentiell Anspruchsberechtigten über die Auswirkungen der OVG-Urteile entsprechend informiert habe.

Zeugin Christine Dorn: „Und auch nach den Schallschutzurteilen zu den Raumhöhen, kleinen Wohnküchen und Wohnwintergärten - - Also, das war im Juli 2018. Danach ging es ja darum: Wie erfahren die Leute, die auch so einen Raum haben, der schon immer anspruchsberechtigt war, den der Flughafen zu Unrecht abgelehnt hatte, wie erfahren die, dass der Flughafen ihnen falsche Unterlagen geschickt hat? Und ich hätte jetzt angenommen, dass die Behörde den Flughafen verpflichtet, nachzuweisen, dass er sicherstellt, dass nicht ein Einziger unter die Räder kommt. Die Behörde hat aber auf meine Frage „Wie stellen Sie sicher, wie kontrollieren Sie, dass jeder wirklich den Anspruch erfüllt kriegt, auf den er Anspruch hat, auch wenn der Flughafen ihn zuvor rechtswidrig abgelehnt hat?“ - - Und da hat der Herr Fried im Dialogforum - dort habe ich mit denen zehn Jahre lang gesessen - wörtlich gesagt: Wir gehen davon aus, dass der Flughafen das vollständig macht.“⁴⁸²

⁴⁸¹ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 118.

⁴⁸² Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 69.

VI. Passiver Schallschutz: Bericht des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik

Im folgenden Kapitel wird das Gutachten des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik (IBP) und das Gegengutachten - die Stellungnahme der FBB GmbH - beleuchtet. Im Besonderen sind hier die Fragen 40 bis 45 des Einsetzungsbeschlusses betroffen. In seiner 5. Sitzung am 2. Dezember 2022 wurden im Untersuchungsausschuss die Studie des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik (IBP) „Schalltechnisches und bauphysikalisches Gutachten zur Umsetzung des baulichen Schallschutzes beim Flughafen Berlin-Schönefeld (BER)“ vom 11. August 2016 sowie die Stellungnahme der BeSB GmbH Berlin, Schalltechnisches Büro zur Studie des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik (IBP) „Schalltechnisches und bauphysikalisches Gutachten zur Umsetzung des baulichen Schallschutzes beim Flughafen Berlin-Schönefeld (BER)“ vom 21. September 2016 als Beweismittel eingeführt.

Das durch die Schutzgemeinschaft „Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld e. V.“ in Auftrag gegebene Gutachten des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik (IBP) untersuchte die Schallschutzanforderungen, die sich aus dem Planfeststellungsbeschluss, dem Planergänzungsbeschluss und der 2. FlugLSV (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung) ergeben, sowie die geplanten baulichen Maßnahmen zur Erfüllung dieser Anforderungen. Es bewertet auch die bauphysikalischen Nebenwirkungen dieser Maßnahmen, insbesondere die innenseitigen Dämmsysteme an den Außenwänden und die dezentralen Wandlüfter, in Bezug auf den Wärme- und Feuchteschutz, die Gebäudelüftung, die Tageslichtversorgung und den Schallschutz bei tiefen Frequenzen.

Das Gutachten basiert auf einer umfangreichen Untersuchung von zwölf repräsentativen Wohngebäuden in der Umgebung des Flughafens. Dabei wurden bauakustische Messungen sowie hygrothermische⁴⁸³ und Lüftungstechnische Simulationen durchgeführt.

Es kommt zu dem Ergebnis, dass die Schallschutzmaßnahmen in vielen Fällen nicht ausreichend seien und erhebliche Risiken bürden, wie Schimmelbildung, Tauwasserbildung, Raumluftqualitätsminderung und thermische Unbehaglichkeit. Zudem wird die unzureichende Berücksichtigung der Schalldämmung gegen tiefe Frequenzen kritisiert, die für den Fluglärm relevant seien, sowie die bauphysikalischen Risiken der Innendämmung und der dezentralen Wandlüfter, die in vielen Gebäuden zum Zeitpunkt des Gutachtens vorgesehen seien. Insbesondere die Anwendung der Schalltechnischen Objektbeurteilung (STOB) und der Anspruchsermittlung (ASE) durch die FBB wird bemängelt. Diese würden auf rechnerischen Methoden basieren, die nicht den aktuellen bauakustischen Erkenntnissen entsprechen.

⁴⁸³ Die Hygrothermik beschreibt den Zusammenhang von Feuchtigkeitsgrad und Temperatureinfluss. Die genauen hygrothermischen Bedingungen beeinflussen die Ausbreitung von Schallwellen.

Das Gutachten enthält alternative Vorschläge für Maßnahmen, die einen besseren Schallschutz bei geringerem bauphysikalischem Aufwand ermöglichen würden. Unter anderem wird der Einsatz von schallabsorbierenden Materialien an den Außenwänden, die Verbesserung der Fensterkonstruktionen (Fensterläden oder Rollläden) und die Anwendung von Lüftungstechnischen Konzepten empfohlen.

Die Stellungnahme der FBB weist diese Kritik zurück und argumentiert, dass die Schalldämmung bei tiefen Frequenzen nicht maßgeblich sei und dass die Innendämmung und die Wandlüfter keine negativen Auswirkungen auf den Wärme-, Feuchte- und Lüftungsschutz hätten. Sie verteidigt die STOB und ASE als geeignete Planungswerkzeuge, die auf gesetzlichen Grundlagen und anerkannten Normen beruhen. Sie lehnt die Vorschläge des Gutachtens als unwirksam, unwirtschaftlich oder unzulässig ab.

Zu dem Umgang mit dem Gutachten erklärte der Zeuge Wagner als Leiter Schallschutz der FBB GmbH:

Zeuge Ralf Wagner: „In dem Fraunhofer-Gutachten wurde uns presseöffentlich, ohne unser Wissen vorgeworfen, dass ca. 30 % unserer Gutachten falsch seien, auf Basis einer gewissen Stichprobe. Die Grundlage für diese Aussage oder die Kernvorwürfe waren zum einen: Wir haben angeblich die Tatsache, dass Fluglärm tieffrequenter Lärm ist, nicht ausreichend berücksichtigt. Wir hätten da nur so einen pauschalen Summanden von 6 dB angesetzt. Dazu kann ich sagen: Es gibt eine Norm, die in der Planfeststellung steht. An die haben wir uns zu halten, und da steht genau dieser Wert drin. Es mag wissenschaftlich sinnvoll gewesen sein, da genau zu rechnen. Das war die Aussage von Fraunhofer, dass man jedes Teil einzeln aufgrund seiner Schalldämmung usw. messen und begutachten müsse. Das entspricht erstens nicht der Norm, und zweitens ist es nicht machbar bei 24 000 Anträgen. Das hat auch Fraunhofer meiner Ansicht nach sogar selber geschrieben. Der zweite Punkt war der Freifeldpegel, wo man gesagt hat, das haben wir nicht berücksichtigt - oder überhaupt die Richtwirkung von Schall, von Fluglärmerschall. Dazu gibt es einen 3-dB-Zuschlag Freifeldpegel. Der ist berücksichtigt in unseren Gutachten. Dann ging es um das Thema Innendämmung, Außendämmung, Flankenschallübertragung. Da hat damals BeSB auch im Sonderausschuss ausgeführt, dass das in den Werten, die wir berücksichtigen, die wir ansetzen, bereits integriert ist. Ich muss mal kurz überlegen. Es gab noch einen weiteren Punkt, der uns vorgeworfen wurde. Komme ich jetzt aber nicht mehr drauf. Unsere Gutachten, die auch BeSB dann, die gleiche Stichprobe, bewertet hat, waren richtig aus Sicht der Planfeststellung. BeSB ist auf eine Fehlerquote nicht von knapp 30 %, sondern von 1,5 % gekommen. Die haben bei einem Raum festgestellt: Da stimmt was nicht. - Das haben wir dann tatsächlich nachgearbeitet. Ich kann Ihnen dazu noch etwas sagen. Diese ganzen Themen sind auch bei den Verfahren, über die wir heute schon öfter mal gesprochen

haben, 2018 vor dem OVG von der Klägerseite vorgetragen worden. Und unsere Vorgehensweise ist vom OVG komplett bestätigt worden. Insofern muss ich sagen: Unsere Gutachten waren nicht fehlerhaft in dieser Hinsicht. Sie sind planfeststellungskonform gewesen.“⁴⁸⁴

Der Zeuge Wagner argumentierte, dass sich die FBB GmbH an die durch den Planfeststellungsbeschluss vorgegebene Norm gehalten hätte und eine detailliertere Berechnung nicht möglich sei. Er betont, dass die Gutachten planfeststellungskonform seien – eine Überprüfung der Gutachten durch eine andere Stichprobe habe eine Fehlerquote von 1,5 % ergeben – und dass das Oberverwaltungsgericht ihre Vorgehensweise bereits bestätigt habe.

So urteilte das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg in der vom Zeugen angesprochenen Entscheidung:

„Die den Klägern in dem hier maßgeblichen Leistungsverzeichnis vom 27. Januar 2017 angebotenen Schallschutzvorrichtungen sind geeignet, die Einhaltung der in den planfestgestellten Lärmschutzauflagen vorgesehenen Schutzziele zu gewährleisten.“⁴⁸⁵

Dabei hatten sich die Kläger als vom Fluglärm Betroffene in ihrer Klage unter anderem auf das Gutachten des Fraunhofer-Instituts für Bauphysik (IBP) bezogen. Ein pauschaler Abschlag zur Flankenschallübertragungen wird vom Gericht als üblich und fachlich gerechtfertigte Vorgehensweise akzeptiert.

„Die Beklagte trägt dem Umstand, dass das im Prüfstand ermittelte Schalldämmmaß durch Flankenschallübertragungen geschwächt wird, Rechnung, indem sie von dem im Prüfstand ermittelten Wert einen pauschalen Abschlag von zweimal -2, mithin -4 dB vornimmt. Dabei handelt es sich nach den mündlichen Erläuterungen des Sachbestands der Beklagten [...] um eine übliche und fachlich gerechtfertigte Vorgehensweise.“⁴⁸⁶

Ebenso ist ein pauschaler Abschlag wegen der tieffrequenten Geräuschanteile statthaft.

„Die Beklagte trägt dem Umstand, dass es vorliegend um den Schutz vor Fluglärm mit einem tieffrequenten Geräuschanteil geht, Rechnung, indem sie bei der Berechnung

⁴⁸⁴ Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seiten 108-109.

⁴⁸⁵ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17 –, Rn. 42.

⁴⁸⁶ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17 –, Rn. 48.

des maßgeblichen Außenpegels für den Tag- und Nachtschutz einen Korrektursummanden von +6 dB hinzugerechnet [sic].⁴⁸⁷

Denn:

„Entgegen der Auffassung der Kläger ist die Vorgehensweise der Beklagten nicht zu beanstanden, einen pauschalen Zuschlag auf den Außenlärm in Höhe von 6 dB nach Abschnitt 6.4 Tabelle 7 der VDI 2719 (dort S. 12) zu berücksichtigen. Nach der von dem Planfeststellungsbeschluss für anwendbar erklärten VDI 2719 (PEB S. 236), die sich mit der Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen befasst, wird in der anzuwendenden Berechnungsformel ein Korrektursummand K in dB hinzugerechnet, der sich aus dem Spektrum des Außengeräusches und der Frequenzabhängigkeit der Schalldämmmaße von Fenstern ergibt (vgl. VDI 2719 Abschnitt 6.4. S. 12). Für übliche Verkehrssituationen an Verkehrsflughäfen beträgt der Korrektursummand „6“. Bei dieser Pauschalisierung handelt es sich nach den nachvollziehbaren Erläuterungen des Sachbestands der Beklagten [...] um eine übliche Vorgehensweise.“⁴⁸⁸

Auch zu der notwendigen und nach Auffassung des Zeugen unmöglichen einzelnen Messung jedes Bauteils zur Schalldämmung äußerte sich das Gericht.

„Hinzu kommt, dass nach dem Vortrag der Kläger die Spektrum-Anpassungswerte einzelner Bauteile nicht bekannt seien, sondern lediglich auf die von dem IBP erstellte statistische Übersicht für einige repräsentative Arten von Außenbauteilen (vgl. IBP-Gutachten vom 11. August 2016 S. 53) zurückgegriffen werden könne. Zudem geht aus dem Gutachten des IBP hervor, dass fachlich noch nicht geklärt ist, welcher der beiden Spektrum-Anpassungswerte im Einzelfall zur Anwendung kommen müsste oder ob individuelle Spektrum-Anpassungswerte oder ortsspezifische Spektrum-Anpassungswerte zu bestimmen sind (vgl. IBP-Gutachten vom 11. August 2016 S. 51, 53 f.).“⁴⁸⁹

Insoweit konnte der Untersuchungsausschuss nicht ermitteln, inwieweit Mehrkosten hätten vermieden werden können, wenn das Fraunhofer-Gutachten von 2016 hinreichend Beachtung gefunden hätte.

⁴⁸⁷ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17 –, Rn. 52.

⁴⁸⁸ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17 –, Rn. 54.

⁴⁸⁹ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17 –, Rn. 55.

B. Themenkomplex: Finanzen

Insgesamt hat der Untersuchungsausschuss zu Fragen zum Themenkomplex Finanzen 14 Zeuginnen und Zeugen in acht Sitzungen vernommen.

Sitzung	Name	Funktion	Vernehmungsthema
10 und 11	Jörg Vogelsänger	ehemaliger Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft sowie ehemaliger Minister für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg	als ehemaliger Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft sowie ehemaliger Minister für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
12	Christian Görke	ehemaliger Finanzminister des Landes Brandenburg	als ehemaliger Finanzminister des Landes Brandenburg
14	Rainer Bretschneider	Staatssekretär a. D.	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
14	Helmuth Markov	ehemaliger Finanzminister des Landes Brandenburg	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
14 und 15	Daniela Trochowski	Staatssekretärin a. D.	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
15	Günther Troppmann	ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung

15	Rainer Speer	ehemaliger Finanzminister und ehemaliger Innenminister des Landes Brandenburg	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
15 und 16	Johannes Werner	Referatsleiter im Ministerium der Finanzen und für Europa	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
16	Hartmut Mehdorn	ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
16	Walter Schubert	ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
17	Horst Michael Amann	ehemaliger Technischer Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
17	Rainer Schwarz	ehemaliger Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	Auskunft über die Tätigkeit als Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB GmbH)
17	Thomas Seidel	ehemaliger Leiter der Flughafenkoordination in der Staatskanzlei des Landes Brandenburg	als ehemaliger Leiter der Flughafenkoordination und Mitglied in der AG Schallschutz der Staatskanzlei zur Datengrundlage, Informationsbeschaffung und Strategieentwicklung der Landesregierung über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
18	Manfred Körtgen	ehemaliger Technischer Geschäftsführer der Flughafen Berlin	über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Infor-

Brandenburg
GmbH

mationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung

Tabelle 15: Übersicht der zum Themenkomplex Finanzen vernommenen Zeuginnen und Zeugen.

I. Vorbemerkung

Das Thema Finanzen fand als zweiter Themenkomplex Einzug in die inhaltliche Arbeit des Untersuchungsausschusses und wurde bis zum letzten Beweiserhebungstermin weiter untersucht. Inhaltlich gliedert sich der Themenkomplex *Finanzen* in fünf Kapitel auf:

Die ersten beiden Kapitel befassen sich mit der Finanzierung, differenziert nach Planungs- und Bauphase. Es folgen drei weitere Kapitel, welche die Kostenseite in den Blick nehmen. Dabei wird zunächst der Handlungsrahmen des Landes Brandenburg, insbesondere die Rolle des Aufsichtsrates bei der Kostenkontrolle, beleuchtet. Ferner wird auf die Bezahlung der bauausführenden Firmen und deren Nachunternehmer sowie auf die infolge der Verschiebungen der Inbetriebnahmetermine entstandenen Kosten der Gewerbetreibenden eingegangen. Abschließend widmet sich das letzte Kapitel der Vergütung und Haftung der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft.

Jedes Kapitel beginnt mit einer kurzen Einleitung, welche auf die im Folgenden beantworteten Fragestellungen des Untersuchungsauftrages hinweist. Danach werden diverse Schwerpunkte innerhalb der Fragestellung abgebildet und beleuchtet. Ein Fokus liegt hierbei auf den durch den Untersuchungsausschuss erlangten Zeugenaussagen. Ergänzt werden diese durch Erkenntnisse der beiden vorangegangenen Untersuchungsausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses BER I⁴⁹⁰ und BER II⁴⁹¹.

⁴⁹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000.

⁴⁹¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010.

II. Finanzierung: Kalkulation in der Planungsphase

Im folgenden Kapitel wird die Planung und Finanzierung des Flughafenbaus im Zeitraum vor dem eigentlichen Baubeginn im Jahr 2006 behandelt. Zunächst wird dabei näher auf den Zusammenhang zwischen Standortentscheidung und Planungen eingegangen. Es folgt eine Darstellung der Grundannahmen zu Planungsbeginn. Abschließend wird die Finanzierungsplanung sowie deren Behandlung im Aufsichtsrat thematisiert. Im Besonderen werden hier die Fragen 32 bis 35 des Einsetzungsbeschlusses beantwortet.

1. Standortentscheidung und anfängliche Planungen

Nach dem Strukturierungsbeschluss des Ausschusses bildete das Thema *Standort/ Flughafenumfeld*, welches auch die anfänglichen Planungen beinhaltet, einen eigenen Komplex, dessen Untersuchung jedoch durch Beschluss zur abschließenden Umsetzung des Untersuchungsauftrages aufgrund der in der parlamentarischen Diskontinuität begründeten zeitlichen Restriktion nicht weiterverfolgt wurde (siehe 1. Abschnitt A. II. Strukturierung in Themenkomplexe). Insofern wird im Folgenden für die Darstellung der anfänglichen Planungen auf die in den Untersuchungsausschüssen des Berliner Abgeordnetenhauses gewonnenen wesentlichen Erkenntnisse zurückgegriffen.

Am 28. Mai 1996 vereinbarten der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, der Brandenburgische Ministerpräsident Dr. Manfred Stolpe und der Regierende Bürgermeister von Berlin Eberhard Diepgen, im sogenannten Konsensbeschluss die Festlegung auf Schönefeld als künftigen Standort des Großflughafens. Dem Konsensbeschluss vorangegangen waren langwierige Entscheidungsprozesse, in dessen Verlauf auch die Standorte Sperenberg, Jüterbog-Ost, Jüterbog-West, Borkheide und Michendorf diskutiert wurden.⁴⁹² Erst nach dem Konsensbeschluss wurde mit den Planungen im eigentlichen Sinne begonnen, welche nunmehr den Standort Schönefeld zum Ausgangspunkt nahmen.⁴⁹³

Die erste Planungsgrundlage für das Bauprojekt bildete der Planfeststellungsantrag vom 15. Dezember 1999 samt Zuarbeiten, wobei hierbei nur in begrenztem Maße Festlegungen getroffen wurden. Dies geschah vor dem Hintergrund der zum damaligen Zeitpunkt noch geplanten Privatisierung. So sollte insbesondere die Gestaltung des Hochbaus in der Entscheidung des künftigen Investors verbleiben. Im Privatisierungsverfahren legten die Bewerber

⁴⁹² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 54 f.

⁴⁹³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 149.

erste Entwürfe entsprechend der Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses⁴⁹⁴ vom 13. August 2004 vor. Die Privatisierungsverhandlungen scheiterten⁴⁹⁵ jedoch und die Flughafengesellschaft erwarb die Planungsleistungen vom Bieterkonsortium BBIP, welche sich aus dem architektonischen Entwurf und dem ihm zugrunde liegenden Daten und Analysen zusammensetzte. Auf dieser Grundlage erstellte die Flughafengesellschaft den sogenannten Systementwurf, welcher wiederum als Basis für die Ausschreibungen der Generalplanerleistungen diente. Der Generalplaner erstellte als Planungsgrundlage für den Baubeginn die Genehmigungsplanung für die jeweiligen Teilprojekte, welche durch das Bauordnungsamt Dahme-Spreewald abschließend genehmigt wurden.⁴⁹⁶

⁴⁹⁴ MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004, Seite 235 ff.

⁴⁹⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 90; zu den Ursachen siehe u. a. Parlamentarischer Untersuchungsausschuss 3/1 - Aufklärung der Mitverantwortung der Gesellschafter der BBF am Scheitern des Privatisierungsverfahrens und des Vergabeverfahrens zur privaten Errichtung des Großflughafens BBI, Beschlussempfehlung und Bericht (UA 3/1) 17.06.2003 Drucksache 3/5952.

⁴⁹⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 149 ff.

2. Grundannahmen der anfänglichen Planungen

Der anfänglichen Planung des Großflughafens lagen eine Reihe Grundannahmen zugrunde. So wurde bereits seit der Standortfindung ein stufenweiser Ausbau mit unterschiedlichen Eröffnungs- und Endkapazitäten vorgesehen. Im Jahr 1999 reichte die Flughafengesellschaft zusammen mit dem Planfeststellungsantrag ein durch das Unternehmen AvioPlan erstelltes Gutachten zur Verkehrsprognose ein. Dieses schätzte die Passagierzahlen für das Jahr 2007 auf 17,1 Mio., für das Jahr 2010 auf 19,1 Mio., für das Jahr 2015 auf 22,8 Mio., für das Jahr 2020 auf 27,1 Mio. und für das Jahr 2023 auf 30 Mio. Der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2004 definierte die *„Eröffnungskapazität des auszubauenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld [auf] 20 Millionen Passagiere und rund 230.000 Flugbewegungen pro Jahr“*⁴⁹⁷. Später sollte der Flughafen als Endkapazität *„ein Passagieraufkommen von mindestens 30 Millionen Fluggästen pro Jahr und ein Bewegungsaufkommen von rund 360.000 [Flügen] pro Jahr“*⁴⁹⁸ abfertigen können.⁴⁹⁹

Hinsichtlich der geologischen Beschaffenheit beurteilte das Gutachten des Unternehmens Arcadis Trischler & Partner den Standort Schönefeld als geeignet und den *„anstehende[n] Baugrund aus geotechnischer Sicht als gut tragfähig“*. Einschränkend wurde festgehalten, dass die *„bei Aushubmaßnahmen anfallenden oberflächennahen Geschiebemergel [...] zum Wiedereinbau nur bedingt geeignet [sind]“*. Überdies sei ein teilweiser Bodenaustausch notwendig.⁵⁰⁰

Die ökologischen, (lärm-)medizinischen und toxikologischen Begebenheiten wurden im Planfeststellungsverfahren auf Grundlage einer Umweltverträglichkeitsstudie des Landschafts-, Orts- und Umweltplanungsbüros Froelich & Sporbeck vom 30. Oktober 1999 dargestellt. Den

⁴⁹⁷ MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004, Seite 333.

⁴⁹⁸ MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004, Seite 333.

⁴⁹⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 153 ff.

⁵⁰⁰ Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: M Berichte: M 19.1 bis M 19.8, Az. LBV-8-212, Seite 8.

in der Studie festgestellten negativen Umweltauswirkungen trug der Planfeststellungsbeschluss Rechnung, indem er entsprechende anlagen- und betriebsbezogene Auflagen erteilte und Ausgleichsmaßnahmen oder Kompensationsverpflichtungen festsetzte.⁵⁰¹

Der Abschlussbericht des BER I fasste diese wie folgt zusammen:

- „Schutzgut Mensch: Die erheblichsten Umweltauswirkungen waren durch die Flughafenanlage, die damit verbundene Infrastruktur und den Flugbetrieb (Fluglärm) zu erwarten, so der vollständige Verlust der Ortslage Diepensee und weiterer Wohnbebauung.
- Schutzgut Tiere und Pflanzen: In der großräumigen Betrachtung stellten sich Auswirkungen des Flughafenbaus für das Schutzgut Pflanzen/Tiere vergleichsweise gering dar; es waren erhebliche Auswirkungen auf Kleingewässer und – wegen des Kollisionsrisikos bei Flugbetrieb – Vögel mit Rote-Liste-Status zu erwarten.
- Schutzgut Boden: Erhebliche Umweltauswirkungen ergaben sich allein aus dem Flächenanspruch; erhebliche Beeinträchtigungen der Böden durch Sedimentation von Luftschadstoffen wurden nicht erwartet.
- Schutzgut Wasser: Die Studie rechnete mit vielfältigen Eingriffen in den Wasserhaushalt, aber auch damit, dass durch Reinigung und überwiegende Versickerung des Niederschlags ein Großteil des Wassers wieder in den Naturhaushalt zurückgeführt und die Auswirkungen minimiert werden.
- Schutzgut Klima: Erwartet wurden lokal begrenzte Temperaturerhöhungen wegen Rodung, Versiegelung und Flächenumwandlung, die im Wesentlichen das Flughafengebiet selbst, insbesondere den Hochbaubereich, betreffen.
- Schutzgut Luft: Bei pessimistischer Ausbreitungswahrscheinlichkeit wurden erhebliche Geruchsbelästigungen in den Orten Waßmannsdorf, Selchow, Kienberg und Schönefeld, bei realistischer Ausbreitungswahrscheinlichkeit nur innerhalb der Flughafengrenze prognostiziert; als Konfliktschwerpunkt benannte die Studie erhebliche Stickstoffdioxid-Immissionen in Kienberg.
- Schutzgut Landschaft: Hier waren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in vier Landschaftsbildeinheiten (Diepensee, Torberger Land, Kienberger Land, Groß Kienitzer Berge) und der Verlust von Erholungsgebieten in Selchow und Bohnsdorf zu berücksichtigen.

⁵⁰¹ Vgl. MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004, Seiten 98-201; Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 155 f.

- Schutzgut Kultur- [sic] und Sachgüter: Konfliktschwerpunkt war der Verlust von Bodendenkmälern und archäologischen Funden.“⁵⁰²

⁵⁰² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 156.

3. Finanzierungsplanung vor Baubeginn

Wie der Abschlussbericht des BER I feststellte, wurde ein eigenes Finanzierungsmodell des Bauprojektes erst nach Beendigung des Privatisierungsverfahrens im Jahr 2003 erstellt. Dieses basierte zunächst auf Brückenfinanzierungen, bis eine Langfristfinanzierung ausverhandelt sein würde.⁵⁰³

Der Zeuge Schubert, Aufsichtsratsmitglied in den Jahren 2000 bis 2006, bestätigte, dass dem Aufsichtsrat vor Baubeginn im Jahr 2006 keine Planungen vorlagen. Die Finanzierung sei noch nicht abgeschlossen gewesen und hätte lediglich den Charakter von „Zahlengerüste[n]“ gehabt. Verschiedene Finanzierungsvarianten wurden im Aufsichtsrat nach seiner Erinnerung nicht diskutiert. Jedoch seien Grundstücke erworben worden, welche im Jahr 2003 zu einer Diskussion um eine Liquiditätsfinanzierung in der Größenordnung von 50 Millionen Euro führten.

Zeuge Walter Schubert: „Die Kenntnis des Aufsichtsrats über Planung, Grunderwerb und Finanzierung, das war ein laufender Prozess. Grunderwerb war ja teilweise notwendig, zum Beispiel die Umsiedlung der Gemeinde Diepensee, wo immer wieder Grundstücke erworben wurden. Es gab Ansätze über Planung erst meines Erachtens, nachdem der Herr Weyer Geschäftsführer war. Grundsätze über Finanzierung sind, außer Betriebsmittelfinanzierungen, die im Jahr 2003 diskutiert wurden, in meiner Zeit keine detaillierten Informationen über abschließende Finanzierung. Das ist, meine ich, mit der Bestellung der Deutschen Bank als Finanzierungsberater erst geschehen, dass man dann detailliert Auskünfte eingeholt hat. Es gab ja Zahlengerüste, als ich noch war, die aber meines Erachtens nicht endgültig waren. Hinsichtlich der Planung, muss ich sagen, habe ich nie Pläne gesehen. Das heißt also, diese Frage ‚Ja, was machen wir da eigentlich?‘, das war - - ‚Wie sieht das Land eigentlich konkret aus?‘, das kam eigentlich erst im Laufe, nach 2006, das habe ich nicht gesehen. [...] Also Beratungen und Entscheidungen zu verschiedenen Finanzierungsarten kann ich mich nicht erinnern, waren meines Wissens nach meiner Zeit. Es gab mal eine Diskussion 2003 über eine Liquiditätsfinanzierung, weil die Flughafengesellschaft ja Liquidität benötigte, um zum Beispiel Grundstückserwerb zu führen, und die öffentliche Hand steckt ja auch immer in gewissen formalen Zwängen hinsichtlich Verabschiedung von Haushaltsplänen. Es gab da eine Diskussion um 50 Millionen Betriebsmittelkredit oder -bedarf, und ich habe damals im Aufsichtsrat gesagt: Die Geschäftsführung muss in der Lage sein, Liquiditätsengpässe zu vermeiden.“⁵⁰⁴

⁵⁰³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 364 f.

⁵⁰⁴ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 141.

Im Jahr 2004 ging die Geschäftsführung in einer nicht verbindlichen Schätzung der Baukosten von insgesamt 2 Milliarden Euro aus. Diese sei dem Aufsichtsrat „*ohne Vorlage entsprechender Unterlagen*“ zugegangen. Der Aufsichtsrat nahm hingegen an, dass sich die Baukosten auf über 3 Milliarden Euro belaufen würden. Als Reserveposition für unvorhergesehene Ausgaben wurden 7 bis 8 % veranschlagt.

Zeuge Walter Schubert: „Und eine Diskussion gab es 2004, als erstmals die Baukosten diskutiert wurden, und zwar sonntags in Berlin, es Kostenentwürfe gab. Und wir hatten nur indikativ, denn wir hatten gar nicht die entsprechenden Unterlagen dazu, die Kosten, die man da uns nannte, in den Papieren, überprüft in Abstimmung mit Beratern, die nicht im Hause waren, und zwar mit der Flugbahn 2, die in Frankfurt da fertiggestellt worden war, nur um mal zu sehen, ob die Kosten von den Fluggästen und sowas überhaupt stimmen konnten. Also wir kamen auf Kosten, da war die Rede von 2 Milliarden in den Entwürfen, wobei nicht klar war, was da eigentlich hineinkam. Man hatte aber das Gefühl, das waren die reinen Baukosten. Wir kamen da schon auf deutlich höhere Kosten im Vergleich, aber rein indikativ. Es gab aber immer wieder Diskussionen in der Presse, da war die Rede von 4 Milliarden an Kosten, zum Beispiel in der Privatisierungsbemühung gab es wohl auch unterschiedliche Auffassungen über die Höhe der Kosten. Es gab mal eine Kostenaussage, die von der Gewerkschaft - - Verdi hatte das gemacht, Verdi kam schon auf über 3,7 Milliarden Kosten zu 2 Milliarden, wir kamen auf über 3 Milliarden, nur indikativ, und es gab mal eine Zahl in der Presse von 7 Milliarden. Ob das ein Fehler ist, kann ich nicht beurteilen, jedenfalls waren die Kosten da. Und wir haben darüber heftig diskutiert und ich habe darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf die Bauzeit, die ja mehrere Jahre dauerte, und weil man ja nicht mehr einen Generalübernehmer wollte, sondern Einzelgewerke wollte und wir ja überlegen mussten, was das denn bedeuten würde, dass wir mit der Reserveposition Unvorhergesehenes von 7 bis 8 % - - das war in meinen Augen zu wenig. Der Staatssekretär aus dem Bund stimmte mir zu, allerdings war sein Vorschlag, 10 % zu nehmen, der hätte das Problem wohl nicht gelöst. Ich habe da, in der Sitzung, massiv dagegen opponiert und habe auch ganz klar gesagt, dass ich das nicht für richtig halte [...]“⁵⁰⁵

Und weiter:

Zeuge Walter Schubert: „Das Thema ist dann in der Aufsichtsratssitzung, meine ich, vom 10.12.2004, wenn ich mich recht entsinne, wieder diskutiert. Ich habe in Anbetracht der gemeinsamen Stimmung der Vertreter der Gesellschafter zwar erneut gegen die

⁵⁰⁵ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 145.

Kosten opponiert und habe gesagt: Das ist zu wenig, was wir da machen. - Ich habe mich dann aber der Stimme enthalten.“⁵⁰⁶

Die Informationsgewinnung habe für den Aufsichtsrat eine „*besondere Herausforderung*“ dargestellt, da für diese auf verschiedene Quellen wie die Ausschüsse des Aufsichtsrates und die verschiedenen Tochtergesellschaften, habe zurückgreifen müssen.

Zeuge Walter Schubert: „Die Vertreter der Wirtschaft war keiner in den Ausschüssen, weder in dem Bauausschuss noch in dem Präsidialausschuss, also in Ausschüssen war keiner. Das Ausschusswesen, aber auch die Struktur mit den verschiedenen Tochtergesellschaften stellten natürlich besondere Herausforderungen an die Informationen des Aufsichtsrates. Der Aufsichtsrat bekam, das muss man deutlich sagen, in der Zeit, als ich da war, teilweise eben Informationen aus den Ausschüssen, die das beraten hatten und verabschiedet hatten, oder auch von Tochtergesellschaften wie zum Beispiel BBF, FPS - oder PPS, der Planungsvertrag oder Bestellungen, Einstellungen von Personal, zum Beispiel dieser Herr Körtgen wurde eingestellt von dem Projektausschuss, der Aufsichtsrat nahm dann Kenntnis von Prokura, aber das war es auch, ich habe den Herrn Körtgen persönlich nie erleben können in der Zeit in seiner Funktion.“⁵⁰⁷

Der Aufsichtsrat begleitete während der Bauphase des BER die Planung und technische Umsetzung mittels thematisch spezialisierter Ausschüsse „*sehr eng*“.

Zeuge Johannes Werner: „Die Begleitungen aber der technischen Fragen, der Planung und des Baus des BER lagen schon sehr eng beim Aufsichtsrat, der die Aufgabe der laufenden Überwachung der Gesellschaft hatte. Der Aufsichtsrat hat mehrere Ausschüsse eingerichtet. Er hat einen Präsidialausschuss, er hat einen Finanz- und Prüfungsausschuss für Finanzfragen, und er hat einen sogenannten Projektausschuss. In diesem Projektausschuss hat nicht das Finanzministerium mitgewirkt, sondern hat jeweils das fachlich für das Geschäftsfeld der Flughafengesellschaft zuständige Ressort mitgewirkt. Dort sind fachliche Fragen des Baufortschritts vorberaten worden und dann noch mal sehr intensiv auch Gegenstand der Plenarbehandlung im Aufsichtsrat gewesen.“⁵⁰⁸

⁵⁰⁶ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 146.

⁵⁰⁷ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 142.

⁵⁰⁸ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 71.

III. Finanzierung: Bauphase

Im folgenden Kapitel wird das Finanzierungsmodell des Flughafenbaus ab dem Baubeginn im Jahr 2006 behandelt. Die Darstellung erfolgt in chronologischer Reihenfolge, beginnend mit den Brückenfinanzierungen (2006 bis 2009) über die Langfristfinanzierung (ab 2009) bis hin zu den zusätzlichen Kapitalbedarfen infolge von Kostensteigerungen und Eröffnungsverschiebungen. Im Besonderen werden hier die Fragen 1, 2, 3 und 6 des Einsetzungsbeschlusses beantwortet. Die Beantwortung der Frage 1.1 des Einsetzungsbeschlusses beschränkt sich in diesem Kapitel aufgrund des Umfangs auf den Aspekt des Finanzierungsmodells. Die Darstellung der Kostenkontrolle (ebenfalls Frage 1.1) findet im nächsten Kapitel statt.

1. Brückenfinanzierungen bis 2009

Die Flughafengesellschaft schloss 2006 einen Kredit über 350 Millionen Euro mit Laufzeit längstens bis zum 30. Dezember 2008 mit einem Bankenconsortium (Commerzbank, Helaba, KfW, SMBC und IBB) ab. Lediglich eine von vier Kredittranchen war dabei für die Finanzierung von BBI-Investitionen vorgesehen. Zweck des Kredits war es, bis zur Aufstellung einer Langfristfinanzierung für das Projekt BBI dessen Finanzierung zu gewährleisten. Die weltweite Finanzkrise von 2008 verschärfte allerdings die Finanzierungsbedingungen, so dass sich der Abschluss der Verhandlungen hinauszögerte. Infolgedessen wurde die Laufzeit des Kredits im Juli 2008 um ein Jahr bis 30. Dezember 2009 verlängert, um die Zahlungsfähigkeit der Flughafengesellschaft zu erhalten.⁵⁰⁹

Außerdem wandelten die Gesellschafter im Jahr 2006 verschiedene Gesellschafterdarlehen in Höhe von 224,5 Millionen Euro in Eigenkapital um. Dadurch wurden zwei Ziele verfolgt. Zum einen sollte die steuerliche Belastung der Flughafengesellschaft gesenkt werden. Zum anderen war die Erhöhung des Eigenkapitalanteils eine Voraussetzung für die Kreditaufnahme für das Bauprojekt.⁵¹⁰

Der Zeuge Schubert, Aufsichtsratsmitglied zwischen 2000 und 2006, ordnete die wirtschaftliche Situation der Flughafengesellschaft in den Kontext der damaligen weltpolitischen Ereignisse ein.

Zeuge Walter Schubert: „Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit der Flughafengesellschaft, glaube ich, muss man eines auch berücksichtigen: Der Flughafen hat in der Phase, in

⁵⁰⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 365 f.

⁵¹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 366.

der geplant und gebaut werden sollte, eine Reihe schwierigster externer Probleme gehabt. Das fing an mit dem 11. September 2001, der radikale Maßnahmen oder Rückschlüsse auch für die Zahl der Fluggäste hatte. Wir hatten damals SARS, die Lungenkrankheit, die heftig diskutiert wurde, es gab Kriege im Nahen Osten. Im späteren Verlauf war die Finanzkrise, 2008, die Euro-Krise. Das heißt, die Flughafengesellschaft ist natürlich immer wieder gebeutelt gewesen. Die Flughafengesellschaft - das war natürlich auch unter gewissem Druck der Gesellschafter, die also glaubten, die Gesellschaft könne eben auch viele Dinge aus der eigenen Kraft finanzieren. Also das ist sicherlich schwierig. Die Flughafengesellschaft oder die Phase danach hat aber auch zu leiden gehabt über der Frage hinsichtlich Gerichtsverfahren, hinsichtlich Arbeit von Landesplanungsbehörde Berlin-Brandenburg. Das hat nicht nur Kosten gemacht, das hat auch zu verspätetem Baubeginn, zu verspätetem Fertigstellung begonnen.“⁵¹¹

2. Langfristfinanzierung ab 2009

Im Jahr 2009 kam es zum Abschluss der Langfristfinanzierung, die sich auf drei Säulen stützte:

- Kapitalzuführungen durch Gesellschafter in Höhe von 430 Millionen Euro,
- Mitfinanzierung aus den laufenden Einnahmen der Flughafengesellschaft 2005-2011 in Höhe von 440 Millionen Euro,
- Kreditaufnahme in Höhe von 2,4 Milliarden Euro.⁵¹²

Die Mitfinanzierung aus den laufenden Einnahmen der Flughafengesellschaft in Höhe von 440 Millionen Euro bezeichnete der Zeuge Prof. Dr. Schwarz vor dem Ausschuss als „*betriebswirtschaftliche[s] Ziel*“.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Wir hatten - das ist ja später wahrscheinlich auch ein Punkt der Fragestellung - die Aufgabe bekommen, zur Finanzierung des neuen Flughafens einen Eigenkapitalanteil von 440 Millionen Euro zu erwirtschaften aus den Bestandsflughäfen. Das war das betriebswirtschaftliche Ziel, wenn Sie so wollten.“⁵¹³

Der Zeuge Görke bestätigte die Vorfinanzierung von Teilen des Konsortialkredites durch die Gesellschafter. Denn der Zugriff auf das Budget habe die Erteilung der Baugenehmigung vorausgesetzt.

⁵¹¹ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 147.

⁵¹² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 366.

⁵¹³ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 58.

Zeuge Christian Görke: „Das sage ich deshalb, weil wir natürlich auch durch die verschiedensten Finanzierungsformen - - Es gab zum Beispiel - - Ich hatte ja diesen Fremdkredit, also diesen Konsortialkredit, aus dem Jahre 2009 erwähnt, und nach meiner Erinnerung war es so, dass zum Beispiel diese Zahlungen erst, zum Beispiel diese Kreditzahlungen - - Dieses Bankenkonsortium, das dann den Kredit gegeben hat, das war gebunden an einen klaren Sachverhalt, dass erst mal eine Baugenehmigung erteilt werden musste, bevor auf dieses Budget zurückgegriffen werden konnte. Und damit wir diese Flughafengesellschaft nicht, sagen wir mal - - dass wir die Finanzierung absichern, haben wir natürlich auch Teile des Darlehens auch vorfinanziert.“⁵¹⁴

3. Zusätzlicher Kapitalbedarf infolge von Kostensteigerungen und Eröffnungsverschiebungen

Im Zuge der Verschiebungen des Eröffnungstermins in den Jahren 2011 und 2012 kam es zu enormen Kostensteigerungen, sodass am Ende des Jahres 2012 ein zusätzlicher Finanzbedarf von 1,2 Milliarden Euro entstand. Die zugrundeliegende Kostenrechnung ging dabei erstmals von einer Eröffnung am 27. Oktober 2013 aus. Der Mehrbedarf setzte sich im Einzelnen aus Kosten aus Anpassungen des Schallschutzprogramms (bis zu 480 Millionen Euro), Baukosten aufgrund der Terminverschiebungen, Risiken aus Schadensersatzforderungen sowie Finanzierungskosten zusammen. Da die Geschäftsführung keinen Gegenfinanzierungsvorschlag unterbreiten konnte, stellten die Gesellschafter die zusätzlichen Mittel in Form von Eigenkapital bereit.⁵¹⁵

Der Zeuge Prof. Dr. Schwarz hob in diesem Zusammenhang die notwendige beihilferechtliche Genehmigung seitens der EU hervor, welche trotz des „*sehr aufwendige[n] Verfahren[s]*“ äußerst schnell erteilt wurde.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Zu dem Zeitpunkt ist ja Herr Amann als Technischer Geschäftsführer eingestellt worden. Herr Amann hatte damals prognostiziert, dass die Inbetriebnahme im Herbst 2013 erfolgen sollte. Das heißt, wir mussten damit ermitteln, was für ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von der Bauseite entsteht und was für ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf aus dem jetzt geänderten Schallschutzprogramm sich ableitet. Das war meiner Erinnerung nach so ein Volumen von 1,2 bis 1,3 Milliarden Euro. Dieses Finanzierungsvolumen ist dann von den Gesellschaftern nachgesteuert

⁵¹⁴ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 122.

⁵¹⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 383.

worden, nachdem man von der EU - das kann ich gerne im Einzelnen noch mal schildern; das war ein sehr aufwendiges Verfahren - sozusagen im Schweinsgalopp die beihilferechtliche Genehmigung bekommen hat, dass die Gesellschafter das überhaupt beiführen können. Also, um Ihre Frage final zu beantworten: Für die ursprüngliche Phase, ich sage mal, bis dieses Gerichtsurteil erfolgte, waren ausreichend finanzielle Mittel vorhanden aus der ursprünglichen Berechnung, die ich gerade dargestellt habe. Für das, was sich nach dem Gerichtshinweis abzeichnete, sind die zusätzlichen Mittel im Rahmen dieser 1,2 oder 1,3 Milliarden besorgt worden.“⁵¹⁶

Zum Hintergrund der Entscheidung führte er ferner aus:

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Nach meiner Erinnerung war bis zu der gescheiterten Inbetriebnahme dieses Budget von 3,3 Milliarden ausreichend gewesen. Es hätte sein können - - Also, unsere technischen Kollegen waren da nicht so ganz stark in der Verhandlung von Nachträgen. Es hätte sein können, dass jetzt über Nachträge da möglicherweise noch mal irgendwas dazugekommen wäre. Aber das wären sicherlich beherrschbare Größenordnungen gewesen. - Bis zur gescheiterten Inbetriebnahme.

Und dann setzte das ein, was ich ja vorhin schon mal geschildert habe: Als die Inbetriebnahme gescheitert war, war natürlich klar, dass das ursprüngliche Budget nicht mehr ausreicht. Nach Berechnungen von Herrn Amann verlängerte sich die Bauzeit um über ein Jahr, also bis Herbst 2013. Man muss auch sagen: Wir hatten bis dahin die Bestandsflughäfen absolut auf Verschleiß gefahren. Jeder ist ja davon ausgegangen, die werden im Juni zugemacht. Also auch da musste noch mal investieren werden.

Wie gesagt: Nach meiner Erinnerung im Sommer 2012 kam dann dieses Urteil zum Schallschutz, woraus sich auch noch mal ein Mehrbedarf ergeben hat. Daraus ergab sich dann die Summe von 1,2 oder 1,3 Milliarden.

Das war wirklich eine ganz schwierige Zeit. Die abgesagte Inbetriebnahme bedeutete ja erst mal, dass man die Banken, mit denen man die 2,4 Milliarden vereinbart hatte - - die musste man ja sozusagen bei Laune halten. Diese Darlehen waren zwar abgesichert über Bürgschaften. Aber nach dem europäischen Beihilferecht gelten ja die De-minimis-Regeln. Also, das heißt, du darfst das nicht zu 100 % absichern, sondern nur zu 80 %. Das heißt, die Banken waren mit 20 % im Risiko. Die haben ja nur diese 20 % getragen, weil sie unserem Businessplan geglaubt haben, weil sie erkannt haben, dass das, was wir da an Investitionen getätigt haben, aus dem laufenden Betrieb auch wirklich wieder finanziert, amortisiert werden kann. Das galt natürlich in dem Augenblick, wo die Inbetriebnahme gescheitert ist, nicht mehr. Also, das heißt, es musste erst mal wieder ein neuer Businessplan erstellt werden, der auch glaubhaft gegenüber den

⁵¹⁶ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 60.

Banken verkommuniziert werden musste. Es war natürlich völlig klar gewesen, dass die Banken nicht noch mal zusätzlich finanzieren. Also, das heißt, diese 1,2 oder 1,3 Milliarden mussten von den Gesellschaftern finanziert werden. Das ist dann auch durch die entsprechenden drei Parlamente, also Brandenburg, Berlin, Bund, passiert.

Aber jetzt setzte eine ganz schwierige Situation ein, weil bei einer Gesellschaft mit öffentlichen Gesellschaftern reicht es nicht, wenn die Gesellschafter einfach sagen: „Ich gebe euch das Geld, damit ihr weitermachen könnt“, sondern das muss nach der europäischen Beihilferichtlinie notifiziert werden - ein Verfahren, was üblicherweise drei oder vier Jahre dauert. Die Zeit hatten wir jetzt aber natürlich nicht mehr. Insofern mussten wir da innerhalb von, ich glaube, drei oder vier Monaten ein Notifizierungsverfahren durchziehen. Das haben wir auch mit Erfolg zu Ende gebracht. Das heißt, Ende 2012 lag nach meiner Erinnerung - halten Sie mich jetzt nicht für ein Monat hin oder her -, glaube ich, die Notifizierung vor, sodass dann die Finanzierung auch für die Zeit ab 2013 sichergestellt war.“⁵¹⁷

Nach den Jahren 2014 und 2016 ergab sich erneut ein zusätzlicher Kapitalbedarf in Höhe von 2,2 Milliarden Euro bis 2019, wobei zugrunde gelegt wurde, dass 0,5 Milliarden Euro zusätzlich aus Eigenmitteln aufgebracht werden. Die zu deckenden Kosten gliederten sich in aus der Fertigstellung resultierenden Mehrkosten (1,1 Milliarden Euro), Kosten für Erweiterungen (0,6 Milliarden Euro) und Kosten für den Schuldendienst (0,9 Milliarden Euro) auf. Die aus der Fertigstellung resultierenden Mehrkosten beinhalteten wiederum die Kosten für den Schallschutz (286 Millionen Euro), die Investitionen für den Bereich Bau (508 Millionen Euro) sowie verbleibende Risiken (255 Millionen Euro). Der gesamte Finanzmittelbedarf in Höhe von 2,2 Milliarden Euro wurde in den Businessplan des Jahres 2014 aufgenommen. Der Aufsichtsrat nahm in seiner Sitzung am 19. September 2014 diesen zur Kenntnis und empfahl in seiner Sitzung am 13. März 2015 den Gesellschaftern den Abschluss eines Darlehensvertrages in gleicher Höhe.⁵¹⁸

Die Finanzierungsoptionen für zusätzlichen Kapitalbedarf wurden entlang einer „Rangfolge“ priorisiert. Zunächst wurde die Finanzierung aus Eigenbeiträgen und Möglichkeiten zu Kostensenkungen geprüft. In der zweiten Stufe kamen Kreditaufnahmen der FBB mit oder ohne Bürgschaftsübernahme der Gesellschafter zum Einsatz. Erwiesen sich diese Finanzierungen als nicht zweckmäßig, wurden Gesellschafterdarlehen und als Ultima Ratio Eigenkapitalzuführungen in Betracht gezogen.

⁵¹⁷ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 61-62.

⁵¹⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 280.

Zeuge Johannes Werner: „Der Aufsichtsrat ist ja sozusagen den Unternehmensinteressen verpflichtet, aber jetzt nicht originär den Haushaltsinteressen. Deswegen hat es dort sehr intensive Beratungen gegeben. Und es ist auch immer so gewesen, und da kann ich beanspruchen, dass wir da in Brandenburg auch immer sozusagen zu den Meinungsführern gehört haben - - die Beschlusslagen der Gesellschafter, was Kapitalzuführungen in Form von Eigenkapitalzuführungen oder Darlehensgewährungen angeht, immer sehr strukturiert darauf ausgerichtet haben, dass erstens der Kapitalbedarf auf der Kostenseite auf ein Mindestmaß beschränkt wird und dass zweitens als Finanzierungsquellen die Gesellschaftermittel natürlich nicht die erste, sondern die letzte Wahl sind. Das heißt: Es war immer die Rangfolge, zunächst mal Finanzierung aus Eigenbeiträgen, also Kostensenkungen natürlich vorausgedacht, Deckung von Finanzierungsbedarfen aus Eigenbeiträgen, zweite Stufe aus Finanzierungen, Bankfinanzierungen, also indem die FBB selber Kredite aufnimmt, ob nun verbürgt oder nicht. Dritte Stufe: Gesellschafterdarlehen. Und erst in letzter Stufe dann Eigenkapitalzuführungen. Das sind sehr kritische Prozesse gewesen, die die Gesellschafter dann auch durchaus mit einer eigenen Gravitation auch abgegrenzt im Aufsichtsrat betrieben haben. Und ich hatte es ja gesagt: Die Beschlussfassungen, die waren nicht sozusagen eindimensional, sondern das waren sehr strukturierte Beschlüsse, in der die Gesellschaft auch adressiert worden ist mit Forderungen sozusagen, diese Subsidiarität der Gesellschaftermittel zu beachten. Und soweit Kapitalzuführungen beschlossen worden sind, ist immer beschlossen worden, dass die Auszahlung bedarfsgerecht erfolgt, natürlich immer im Rahmen dessen, was die Haushaltsgesetzgeber bewilligt hatten. Deswegen ist das ja auch sozusagen mit dem politischen Prozess abgesichert worden. Aber es sind nicht Mittel jetzt auf blauen Dunst, sage ich mal etwas flapsig, ausgezahlt worden, sondern wenn hier bestimmte Plafonds eröffnet worden sind, Auszahlungen nur bedarfsgerecht, dann auf Einzelentscheidungen, die sehr im Gesellschafterkreis abgestimmt worden sind. Und die haben die Gesellschafter, die ohnehin natürlich sehr stark darauf geachtet haben, dass jeder auch entsprechend seinen Finanzierungs- - seinem Geschäftsanteil beiträgt zur Finanzierung - ein sehr sich gegenseitig auch checkendes und überwachendes kritisches System praktiziert worden.“⁵¹⁹

Die Wahl der Finanzierungsoption wurde durch eine „*strategische Entscheidungen*“ auf Leitungsebene herbeigeführt. Dessen „technische Umsetzung“ oblag der Arbeitsebene.

Zeuge Johannes Werner: „die Leitungsebene trifft strategische Entscheidungen, natürlich auch aufgrund einer Beratung mit der Arbeitsebene, und die Arbeitsebene wird dann damit beauftragt, das umzusetzen. Hier war es tatsächlich so - und das ist ja ein hochinteressanter Vorgang -: 2015 waren wir ja mitten in der Krise sozusagen, im

⁵¹⁹ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 152-153.

Grunde einer Sanierung im Bestand. Und da war eben festzustellen, dass wir einen bestimmten Kapitalbedarf hatten. Das hatte die Geschäftsführung vorgetragen. Das waren die 2,2 Milliarden, von denen Sie gesprochen haben. Da hat sich jetzt genau das ausgeprägt, was die eigene Gravitation der Gesellschafter gegenüber dem Aufsichtsrat ist, weil der Aufsichtsrat stellt fest oder nimmt zur Kenntnis, es gibt einen Kapitalbedarf. Da hat er natürlich ein Interesse daran, dass der Kapitalbedarf gedeckt wird, am besten durch Eigenkapitalzuführungen der Gesellschafter. Die Gesellschafter sagen aber: Moment mal, wir wollen aber eine möglichst haushaltsschonende Finanzierung hinbekommen. Deswegen muss erstens das Maß an Kapitalzuführung von der Gesellschafterseite auf ein Mindestmaß verringert werden. Und das Mindermaß wird dadurch bestimmt, was die Gesellschaft sich eben am Kapitalmarkt anderweitig beschaffen kann. So ist diese Halbierung sozusagen der Mittelzuführung auf Gesellschafterseite zustande gekommen. Und zum Zweiten ging es uns auch darum, nicht ständig mit Eigenkapitalzuführungen zu arbeiten, sondern auch Gesellschafterdarlehen in Betracht zu ziehen, die irgendwann dann zurückzuführen sind. Genau so ist das dann technisch umgesetzt worden [...], dass nämlich der Gesellschaft aufgegeben worden ist, die Hälfte des Kapitalbedarfs über eine Erhöhung der Langfristfinanzierung darzustellen, haushaltsschonend, weil dafür eben keine Haushaltsmittel notwendig waren - da hat es dann auch ein Verfahren über die Bürgen gegeben, die Bürgschaft entsprechend von 2,4 auf 3,5 Milliarden aufzustocken -, und dass auf der anderen Seite gesellschafterseitig dann diese 1,1 Milliarden, die da verbleiben sind - - Es waren dann, glaube ich, 1 107 Millionen. Um das hinter dem Komma gab es noch eine kleine Kabbelei. Die sind tatsächlich als Gesellschafterdarlehen ausgeformt worden. Das war für das Land hier Anlass, dieses Sondervermögen Finanzierungsfonds Flughafen BER zu errichten, um auch, sagen wir mal, in der Haushaltsbinnensicht Transparenz zu schaffen. Also, um jetzt Ihre Frage noch mal konkret zu beantworten: Eine originäre Entscheidung auf Arbeitsebene, die ist originär nicht auf Arbeitsebene gefasst worden. Das, was Sie da an Mailverkehr zitiert haben, ist Ergebnis der jeweiligen hausinternen Abstimmungen mit den Hausleitungen und dem Haushalt gewesen. Und das Verfahren diene eben der technischen Umsetzung einer strategisch-politisch getroffenen Grundentscheidung.“⁵²⁰

Der Zeuge und ehemalige Finanzminister des Landes Brandenburg Görke, der von Januar 2014 bis November 2019 amtierte, präzisierte, es habe sich beim genannten Darlehensvertrag in Höhe von 2,2 Milliarden Euro um einen verbürgten Konsortialkredit gehandelt, der hälftig als „Darlehen“ und hälftig als „Kredit der FBB“ gewährt wurde.

⁵²⁰ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 75.

Zeuge Christian Görke: „Es hat dann diesen verbürgten Konsortialkredit von 2,4 Milliarden Euro gegeben [...] unterteilt: 1,1 Milliarden Darlehen, 1,1 Milliarden verbürgter Kredit der FBB - eben zu verantworten und habe das auch aus meiner Sicht bis zum Ende durchgehalten, dass keine weiteren - zumindest in meiner Regierungszeit - Beschlüsse des Parlaments erforderlich waren, um die Inbetriebnahme abzusichern.“⁵²¹

Die jeweilige Finanzierungsoption war zwischen den Gesellschaftern umstritten. So schloss der Bund Eigenkapitalzuführung nicht aus, während das Land Brandenburg sich für die Gewährung von Darlehen aussprach.

Zeuge Christian Görke: „Also im Jahre 2015 über diese Darlehensproblematik - das war umstritten. Es gab die Auffassung des Bundes nach meiner Erinnerung, die gesagt haben, wir können jederzeit auch ein Eigenkapital zuführen. Ich weiß nicht mehr ganz genau, wie das Land Berlin da votiert hat. Fakt ist: Es haben sich zumindest im Vorfeld einer Gesellschafterentscheidung dann, sagen wir mal, auch, ja, mit Argumenten die anderen beiden Gesellschafter dann überzeugen lassen, ein Darlehen auszureichen, keine Eigenkapitalspritze, sondern ein Darlehen. Und das hat dann auch funktioniert. Aber es war natürlich nicht einfach. Es war umständlich, immer über mehrere Gesprächsrunden auf der Arbeitsebene dann mit Rückkopplung, und insofern ist auch sehr viel Zeit ins Land gegangen, denn die erste Meinungsbildung über Mehrbedarfe gab es ja schon in 2014. Und wir haben erst, sagen wir mal, als Brandenburger Regierung und dann dem Landtag natürlich auch mit einer parlamentarischen Initiative dann auch diese Finanzierungsform verkündet und dann auch ja vortrefflich hier debattiert.“⁵²²

Zu den Beweggründen der Zustimmung zum verbürgten Konsortialkredit führte der Zeuge Görke ferner aus:

Zeuge Christian Görke: „Das heißt, ich musste gucken: Wie ist die günstigste Relation zwischen dem verfolgten Ziel, der Inbetriebnahme und den einzusetzenden Ressourcen? Und natürlich: Ich gebe ehrlich zu, dass ich natürlich nach dem, was alles schon für die Finanzierung eines havarierten Flughafens geflossen war durch die Vorgängerregierung - die Kredite, die Eigenmittel FBB, dann die 1,2 Milliarden Euro Kapitalzuführung aus dem Jahr 2012/13 wohl - mich gefragt habe, jetzt noch einmal ein Darlehen hinterherzugeben. Aber die Alternative war natürlich auch ein Konkurs der Gesellschaft mit entsprechenden Bürgschaftsrahmen und damit auch Verpflichtungen für den Landeshaushalt. Und allein der Kredit [...] von der EIB und dem Bankenkonsortium in Höhe von 2,4 Milliarden Euro aus dem Jahre 2009, da lagen schon 888 Millionen Euro nur der Landesanteil Brandenburg als Bürgschaft im Obligo. Und wenn die gezogen worden

⁵²¹ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 131.

⁵²² Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 108.

wäre - das ist so viel gewesen, glaube ich, wie meine Kollegin im Wissenschaftsressort hatte damals -, dann hätte ich mir nicht ausdenken wollen, was dann passiert. Ich bin immer noch davon ausgegangen, nach dem, was mir vorlag, dass natürlich eine Inbetriebnahme erreichbar ist, auch in den Jahren 2017 plus X. Also andere Informationen hatte ich nicht. Und dann war die Abwägung für mich eindeutig, auch als Gesellschafter im Sinne des Unternehmens, Arbeitsplätze auch von der regionalen Bedeutung dieses Projekts als Flughafen, eben dann auch diese Entscheidung zu treffen, und zwar als Darlehen, nicht als Eigenkapitalzuführung.“⁵²³

Die abermalige Finanzierung durch Gesellschafterdarlehen war für die „zusätzlichen Kapazitätserweiterungen, für die Rekonstruktion der Nordbahn, für die Investitionen in den vollumfänglichen Schallschutz“ vorgesehen. Allesamt sollten der Inbetriebnahme dienen. Darüber hinausgehende Kapazitätserweiterungen habe die FBB aus eigenen Mitteln finanzieren müssen.

Zeuge Christian Görke: „Die Finanzierungen, die ich zu verantworten habe, das heißt das Gesellschafterdarlehen, waren zweckgebunden für die zusätzlichen Kapazitätserweiterungen, für die Rekonstruktion der Nordbahn, für die Investitionen in den vollumfänglichen Schallschutz, der ja durch OVG-Urteile vor meiner Zeit dann auch abgebildet werden musste. Und auch die, sagen wir mal, dann verbürgten Kreditaufnahmen dienten vor allen Dingen dazu, die Inbetriebnahme des Flughafens abzusichern. Und wir hatten gegen Ende der Legislatur bzw. gegen Ende meiner Zeit als Finanzminister dann natürlich auch eine Debatte darum, ob partiell Erweiterungsinvestitionen aus diesen beiden Finanzierungsstöcken zu finanzieren wären. Und insofern hat das Land Brandenburg vor allen Dingen darauf hingewirkt, dass diese Finanzierungen in der Regel ausschließlich für die Inbetriebnahme zur Verfügung gestellt werden und für weitere Kapazitätserweiterungen die FBB entsprechend auch ihrer betriebswirtschaftlichen Entwicklung dann zu sorgen hat. Das war im Wesentlichen mal der große Finanzierungskreis und damit auch die Frage der Zweckgebundenheit.“⁵²⁴

Zur haushälterischen Abdeckung wurde im Jahr 2015 ein Sondervermögen unter Beteiligung der Ressorts, des Kabinetts und des Brandenburger Landtages gebildet.

Zeuge Christian Görke: „Wenn ich mich richtig erinnere, haben wir dies natürlich auch im Rahmen der Haushaltsunterlagen dann mit Bildung eines Sondervermögens ja auch im Kabinett beschlossen. Im Vorfeld eines Kabinettsbeschlusses gibt es auch immer Ressortbeteiligungen, sodass natürlich das gesamte Kabinett von diesem Schritt, von

⁵²³ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seiten 111-112.

⁵²⁴ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 103.

dieser Empfehlung, die auch der Ministerpräsident dann geteilt hat, eben Kenntnis hatte und das auch im Jahr 2015 dann als Kabinett beschlossen hat. Und dann ist es ja auch im Parlament hier beraten worden.“⁵²⁵

Die Aufnahme von Krediten bei der FBB unterlag der Zustimmung des Aufsichtsrates und der Gesellschafterversammlung und somit mittelbar auch der Zustimmung des Brandenburger Finanzministeriums.⁵²⁶ Der Zeuge Mehdorn berichtete von regelmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrates zu Finanzfragen:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, es gab regelmäßige Sitzungen zwischen einem Ausschuss, den der Aufsichtsrat eingesetzt hat oder die Mitarbeiter der Aufsichtsratsmitglieder beteiligt waren, aus Brandenburg, Berlin und auch Bund. Dort wurden die Finanzbedürfnisse immer abgestimmt. Es wurde von Frau Fölster dort vorgetragen, und die hat das auch mit den einzelnen Behörden bilateral abgestimmt. Das war eigentlich nie - - Das war normaler Gang der Dinge. Da gab es keine besonderen Vorkommnisse aus meiner Sicht.“⁵²⁷

Der Leiter des dortigen Beteiligungsreferates wies daraufhin, dass die Prüfung solcher Kreditaufnahmen für die Gesellschafter keine „*Daueroutine*“ gewesen sei, sondern dass es sich um Einzelfälle handle. Wesentliches Prüfkriterium sei dabei die „*Tragfähigkeit der Rückzahlungsperspektive*“ gewesen.

Zeuge Johannes Werner: „Also, mein Referat ist ja die Beteiligungsverwaltung, das für Verwaltung der Landesbeteiligungen an privatrechtlichen Unternehmen zuständige Referat. Wir bereiten sozusagen die Gesellschafterentscheidungen vor. Und dementsprechend haben wir natürlich uns das angeschaut. Und zu einer Kreditaufnahme gehört natürlich auch immer die Frage: Wie wird der Kredit denn irgendwann mal zurückgeführt? Und das haben wir natürlich uns angesehen, und das führte zu einem positiven Votum, also in den punktuellen Fällen. Es hat ja nicht oft Kreditaufnahmen durch die FBB gegeben, im Grunde der Langfristkredit und hinterher noch mal diese 1,1 Milliarden, die wir aber zur Entlastung des Haushalts sozusagen der FBB zugewiesen haben als Aufgabe. Von daher ist jetzt also die Aufnahme von Krediten nicht eine Daueroutine gewesen. Sie ist sehr punktuell erfolgt und da verantwortlich geprüft und votiert worden.“⁵²⁸

⁵²⁵ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 112.

⁵²⁶ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 110.

⁵²⁷ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 60.

⁵²⁸ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 111.

Und weiter:

Zeuge Johannes Werner: „Also, ich hatte das durchaus auch im Blick. Also, das Darlehen, was zentrale Bedeutung hat, war das über die 1,1 Milliarden oder 1,107 Millionen, die wir aus dem Sondervermögen Finanzierungsfonds Flughafen BER in den Jahren 2016 bis 19 ausgereicht haben. Dieses Darlehen besteht noch. Das Darlehen - - Dafür gibt es auch eine Perspektive für die Rückzahlung, die noch etwas in die Zukunft reicht. Aber es gibt einen Plan dafür. So. Und ansonsten gibt es noch ein Darlehen, das auch noch besteht, über 108 Millionen aus dem Jahr 2021, Gesellschafterdarlehen, das auch zur Rückzahlung auf der Rolle steht. Die Bankkredite, die die FBB verbürgt aufgenommen hat, sind ja ohnehin in dem Bürgschaftsverfahren auf Tragfähigkeit der Rückzahlungsperspektive sehr sorgfältig untersucht worden, sodass also das Anliegen Ihrer Frage in dem Prüfprozess durchaus sehr ernst genommen und auch umgesetzt worden ist. - Danke.“⁵²⁹

Anhand der vorgelegten Businesspläne der Flughafengesellschaft wurde die Tragfähigkeit der Kreditrückzahlung evaluiert. Nach vertraglicher Vereinbarung wurden für die Rückzahlungen „*kein konkreter Zeitpunkt genannt*“. Stattdessen wurde die jeweilige „*Liquiditäts- und Ergebnissituation*“ zur vertraglichen Bedingung der Rückzahlungsverpflichtung gemacht.

Zeuge Johannes Werner: „Also, die Finanzierung der Flughafengesellschaft wird ja im Rahmen des Businessplans mit einer langfristigen Perspektive ausgeführt. [...] Es gibt eine klare Vereinbarung, dass die Rückzahlung abhängig ist von der Liquiditäts- und Ergebnissituation. Und die Planung der FBB, wie der Stand vor Einsetzungsbeschluss, sagt, dass die Gesellschaft dazu in der Lage sein wird. Es wird aber kein konkreter Zeitpunkt genannt. Das ist aber auch gar nicht notwendig, weil die Planungsgrundlage ist hinreichend tragfähig für mich, um davon auszugehen, dass wir dieses Darlehen auch zurückerhalten werden.“⁵³⁰

Und weiter:

Zeuge Johannes Werner: „Es gibt eine vertragliche Grundlage, auf deren Basis eine Rückzahlungsverpflichtung bei Eintritt der vertraglichen Bedingungen eintritt. Und von dem Eintritt ist nach dem Stand der Businessplanung zum gegebenen Zeitpunkt auszugehen.“⁵³¹

⁵²⁹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 112.

⁵³⁰ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 114.

⁵³¹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 115.

Der Zeuge Görke bekräftigte, er habe die Vorarbeiten des Beteiligungsreferates dahingehend geprüft, dass sich die finanzielle Unterstützung durch die Gesellschafter auf das „Nötigste und das auch zu Verantwortende“ beschränkte.

Zeuge Christian Görke: „Das entsprechende Beteiligungsreferat hat natürlich die Unterlagen der FBB geprüft. Und wenn Sie mich kennen, habe ich natürlich auch nicht kritikfrei irgendwelche Empfehlungen aus meiner Fachebene übernommen. Fakt ist, dass sich am Ende ein nötiger Finanzierungsbedarf herauskristallisiert hatte, der ein Volumen hatte von 2,2 Milliarden Euro, 1,1 Milliarden Euro durch ein Darlehen und noch mal 1,1 Milliarden Euro für einen verbürgten Kredit der FBB, um das rettende Fenster zu erreichen. 2017 war ja mal ein Eröffnungsszenario avisiert. Und insofern hatte ich natürlich erhebliche Fragen zu unserem Anteil der 409 Millionen, die ich ja auch hier in diesem Ausschuss, im Haushaltsausschuss damals, begründen musste: Was sind davon Mehrkosten? Was sind schallschutzbedingte Mehrkosten? Was sind Zins- - bzw. Kosten, die dem Schuldendienst zuzuordnen sind durch die Verschiebung? Und was sind möglicherweise auch Kosten, die für die Gepäck- - also die Kapazitätserweiterungen da zu planen sind? - Also, das war im Wesentlichen dann der Diskussionsexkurs. Aber: Bevor ich eine Entscheidung gefällt habe, habe ich natürlich auch, und ich glaube, das können Sie auch aus der Aktenlage dann ersehen, versucht, nur das Nötigste und das auch zu Verantwortende dann auch mit den anderen Gesellschaftern auf den Weg zu bringen.“⁵³²

Auch sei er an den Koalitionsvertrag gebunden gewesen. Dieser sah neben dem Ziel der Kostentransparenz vor, „*Quellen außerhalb weiterer Kapitalzufuhren der Gesellschafter*“⁵³³ vorrangig zu nutzen.

Zeuge Christian Görke: „Was das Thema Finanzierung betrifft, war ich als Finanzminister auch in meiner Funktion als Gesellschafter gebunden natürlich auch an den Koalitionsvertrag der letzten Koalition. Dort hieß es zum Thema Finanzierung des BER, dass neben der notwendigen Kostentransparenz gleichzeitig darauf zu achten ist, ‚dass die Flughafengesellschaft zur Finanzierung und der Inbetriebnahme vorrangig Quellen außerhalb weiterer Kapitalzufuhren der Gesellschafter identifiziert und ausschöpft. Dies gilt auch für notwendige Kapazitätserweiterungen.‘ Aus diesem Grund habe ich im April 2015, auch nach Verhandlungen und Absprachen mit den beiden anderen Gesellschaftern, dafür plädiert, die Fertigstellung, Inbetriebnahme sowie weitere Anpassungsmaß-

⁵³² Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 109.

⁵³³ Koalitionsvertrag von SPD und DIE LINKE, „Sicher, selbstbewusst und solidarisch: Brandenburgs Aufbruch vollenden.“, Seite 16.

nahmen bei den Abfertigungskapazitäten, aber auch zur Absicherung des vollumfänglichen Schallschutzes ein rückzahlbares Gesellschafterdarlehen mit einem Landesanteil von 409 Millionen Euro plus Zinsen an die FBB auszureichen. Das war aus meiner Sicht eine bewusst haushaltsschonende Variante gegenüber einer originären Eigenkapitalzuführung, da es sich um ein rückzahlbares Darlehen handelte. Flankiert wurde dieses Gesellschafterdarlehen noch durch eine weitere eigene Kreditaufnahme, die verbürgt war, der FBB.⁵³⁴

Die prozentualen Anteile der Gesellschafter der FBB GmbH an den Finanzierungsleistungen entsprachen den Beteiligungsverhältnissen, sodass die Länder Berlin und Brandenburg zu je 37 % und der Bund zu 26 % an den notwendigen Finanzmitteln und Bürgschaften beteiligte.⁵³⁵ Der Zeuge Görke bezifferte das Gesamtfinanzierungsvolumen zum Ende seiner Tätigkeit als Finanzminister (2019) auf 6,7 Milliarden Euro.

Zeuge Christian Görke: „Wir hatten im Zusammenhang mit einer Eigenkapitalgesellschaftszuweisung aus den Jahren 2005 bis 10, die mir bekannt ist, ein Volumen an die Gesellschafter ausgereicht - - an die FBB ausgereicht von 430 Millionen, da war der Anteil des Landes Brandenburg 159,1 Millionen. Wir haben für einen Fremdkredit eine Bürgschaft übernommen - wir, das heißt die Vorgängerregierung aus dem Jahre 2009 - in Höhe von 2,4 Milliarden Euro, dort ist ein Bürgschaftsrahmen aus dem Land Brandenburg mit 888 Millionen Euro hinterlegt worden - Ausgangspunkt waren die Verschiebungen der Eröffnung in den Jahren 2012 und 13 durch meinen Vorgänger bzw. durch Beschlüsse in der vorhergehenden Koalition -, eine Eigenkapitalzuweisung an die FBB von 1,2 Milliarden Euro, hier war der Anteil des Landes Brandenburg 444 Millionen Euro hoch.

Es hat dann - und das habe ich bereits erwähnt - ein Gesellschafterdarlehen an die FBB in Höhe von 1,1 Milliarden Euro gegeben, hier war der Brandenburger Anteil 409 Millionen Euro, um die Inbetriebnahme und die, sagen wir mal, Verschiebungskosten damit abzusichern. Parallel dazu - und das hatte ich hier kurz erwähnt - ist dann noch ein Kredit aufgenommen worden in Höhe von 1,1 Milliarden Euro durch die FBB, wobei wieder eine Bürgschaftshöhe des Landes Brandenburg entsprechend der 37 % von 407 Millionen Euro ausgereicht wurde.

Insgesamt haben damit die drei Gesellschafter Bürgschaften übernommen in Höhe von - warten Sie mal, Gesellschafterdarlehen - also Eigenkapital der Gesellschafter 1,63 Milliarden Euro. Dazu kommen 1,1 Milliarden Euro Gesellschafterdarlehen,

⁵³⁴ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 101.

⁵³⁵ Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seite 14.

3,5 Milliarden Euro Konsortialkredit, verbürgt durch die Gesellschafter, und dann hat noch, nach meiner Rechnung, die FBB auch Eigenanteile aufgebracht, sodass insgesamt in der Zeit - zumindest in der ich das Projekt begleiten durfte - 6,7 Milliarden Euro in dieses Projekt geflossen sind, in die Investitionen, aber natürlich auch in die entsprechenden Verzugskosten, die eingetreten sind, bis hin auch zu entsprechenden Finanzierungen auch für partielle Erweiterungen bei den Kapazitäten.“⁵³⁶

Hinzukamen im Jahr 2021 weitere 108 Millionen Euro, welche die FBB durch die Gesellschafter erhielt.

Zeuge Johannes Werner: „Also, die Gesellschafter haben Kosten nicht einfach abgenickt. Also, es hat ja auch nach dem Jahr 2018 - - Also, die Beschlussfassung über Kapitalzuführungen, die ist ja - - Da hat 2018 jetzt kein neuer Sachverhalt stattgefunden. Die Gesellschafter haben 2016 bis 2019 diese 1,107 Millionen zur Verfügung gestellt und danach noch mal im Jahr 2021 108 Millionen. Aber das sind jetzt keine konkreten kostenmäßigen Folgen, was Gesellschafterzuführungen, Mittelzuführungen, Kapitalzuführungen anbetrifft, die ich jetzt einordnen könnte.“⁵³⁷

⁵³⁶ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2024, Seite 102.

⁵³⁷ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 110.

IV. Kosten: Handlungsrahmen des Landes Brandenburg

Im folgenden Kapitel wird dargelegt, welche Möglichkeiten das Land Brandenburg als Gesellschafter der FBB GmbH hatte, um Mehrkosten beim Flughafenbau zu reduzieren. Hierzu wird insbesondere die finanzielle Kontrolltätigkeit des Aufsichtsrates in den Blick genommen. Es wird beleuchtet, welche Informationsquellen dem Aufsichtsrat diesbezüglich zur Verfügung standen und anhand welcher Kriterien die Kontrolltätigkeit ausgeübt wurde. Die Beantwortung der Frage 1.1 des Einsetzungsbeschluss beschränkt sich in diesem Kapitel aufgrund des Umfangs auf den Aspekt der Kostenkontrolle. Die Darstellung des Finanzierungsmodells (ebenfalls Frage 1.1) findet im vorherigen Kapitel statt.

Einleitung

Nach den Erkenntnissen der Untersuchungsausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses war der Handlungsrahmen der Gesellschafter – so auch des Landes Brandenburg – im Wesentlichen durch drei Faktoren geprägt: instabile Projektstrukturen, Kostensteigerungen, dysfunktionales Kontroll- und Risikomanagementsystem.

Der Abschlussbericht des BER I verwarf die These eines Einflusses der Wahl des Standortes Schönefeld auf die Störungen im Projektablauf und mithin auf die damit verbundenen Mehrkosten. Hinsichtlich der instabilen Projektstrukturen führte der Bericht Folgendes aus:

„Nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses stehen die im Verlaufe des Projekts eingetretenen Störungen nicht im Zusammenhang mit der Auswahl des Flughafenstandorts. [...] Strukturelle Behinderungen des Bauprojektes bestanden von vornherein dadurch, dass der Bau nicht unter den vorgesehenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen durchgeführt werden konnte. Dies war mehrfach der Fall und führte jedes Mal zu Zeitverlusten, Kostensteigerungen und strukturellen Behelfslösungen. Die Geschichte der instabilen Projektstrukturen begann bereits mit der gescheiterten Privatisierung, setzte sich fort in der Aufhebung der Generalunternehmer-Ausschreibung für das Fluggastterminal, bis hin zu den zunächst erfolglosen Einzelvergaben im Teilprojekt Fluggastterminal. Auch die Aufstellung eines langfristigen Finanzierungsmodells verzögerte sich mehrfach und war erst deutlich nach Baubeginn abgeschlossen.“⁵³⁸

Ferner wurde zu den Kostensteigerungen vermerkt:

„Der festgestellte Anstieg der Baukosten ergibt sich als logische Konsequenz der aufgezeigten Probleme: Sie wurden zum einen verursacht durch bauliche Veränderungen,

⁵³⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 399.

welche zu erfolgen hatten, um steigende Passagierzahlen zu bewältigen, neue Sicherheitsvorschriften umzusetzen und wirtschaftliche Erträge zu steigern. Zum anderen trugen die erheblichen Bauverzögerungen ebenso wie die Preisentwicklungen im Stahl- und Energiesektor zur Kostenerhöhung bei. Nicht zuletzt ist der nach jahrelangen Rechtsstreitigkeiten nunmehr feststehende Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen als Kostenfaktor zu berücksichtigen.“⁵³⁹

Bezüglich des Kontroll- und Risikomanagementsystem verwies der Abschlussbericht des BER II auf die Mitteilung des Rechnungshofes des Landes Brandenburg an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10. Juli 2015⁵⁴⁰ und fasste die Kritikpunkte zusammen:

„Der Landesrechnungshof Brandenburg schloss seine Untersuchungen mit der Feststellung ab, dass insbesondere das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem der Flughafengesellschaft über Jahre hinweg defizitär ausgestaltet gewesen seien. Diesbezügliche Reorganisationsmaßnahmen des Unternehmens seien nicht durchgreifend gewesen, was für Aufsichtsrat und Beteiligungsreferat ohne Weiteres erkennbar gewesen sei. Wesentliche Ursachen der Terminverschiebungen und Kostensteigerungen seien konkrete Defizite in der allgemeinen Unternehmensorganisation und -kultur, insbesondere im Management und Controlling des Bereichs Planung und Bau, sowie in den Bereichen Compliance-, Risiko- und Vertragsmanagement und im Bereich der kaufmännischen Kompetenz bzw. des Planungswesens gewesen.

Darüber hinaus kritisierte der Brandenburgische Rechnungshof die Besetzung des Aufsichtsrates vornehmlich mit Mitgliedern der dortigen Landesregierung. Das Bedürfnis nach politischer Verantwortlichkeit sei zwar nachvollziehbar. Es fehle bei solcher Besetzung aber an der für ein entsprechend komplexes und problembehaftetes Großbauvorhaben notwendigen Kompetenz im Aufsichtsgremium. Insbesondere, dass die als Repräsentanten des Gesellschafters in die Gesellschafterversammlung entsandten Mitarbeiter des Beteiligungsreferats im Ministerium der Finanzen den Aufsichtsratsmitgliedern hierarchisch untergeordnet waren, habe in dieser Konstellation darüber hinaus dazu geführt, dass die Gesellschafterversammlung ihre eigenständige Rolle nicht mehr

⁵³⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 406.

⁵⁴⁰ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER vom 10.07.2015 (kurz: „Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.07.2015“).

habe wahrnehmen können. Gesellschaftsrechtlich vorgesehene Kontroll- und Schutzmechanismen hätten deshalb nicht ausreichend funktioniert, sodass verschiedene Fehlentwicklungen in der Flughafengesellschaft nicht erkannt oder ausreichend kritisch hinterfragt worden seien. Dies gelte insbesondere in Bezug auf das interne Kontrollsystem und das Risikomanagement. Insofern sei bereits im Zusammenhang mit den Verschiebungen im Jahr 2012 ein externes Controlling angezeigt gewesen und weiterhin empfehlenswert.⁵⁴¹

⁵⁴¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 431 f.

1. Berichterstattung an den Aufsichtsrat

Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft hatte ein finanzielles Controlling und ein Baucontrolling eingerichtet. Die durch das Baucontrolling dem Aufsichtsrat vorgelegten Berichte bildeten eine wesentliche Informationsgrundlage des Aufsichtsrates über die Steuerungs- und Kostenkontrolltätigkeit des Unternehmens.

Zeuge Johannes Werner: „Also, das Unternehmen hatte ja ein eigenes Controlling. Das ist Aufgabe der Geschäftsführung, ein Controlling einzurichten, und nicht des Aufsichtsrats. Es gab sowohl ein finanzielles Controlling als auch ein Baucontrolling. Das Baucontrolling hat sich abgebildet in zu jeder Aufsichtsratssitzung quartalsweise vorgelegten umfangreichen Berichten des Baucontrollings über den Stand der Maßnahme und über eine Bewertung, ob das Projekt innerhalb des Zeit- und Kostenplans erfolgreich abgeschlossen werden kann. Das waren wesentliche strukturelle, strukturell auch geeignete Maßnahmen, um dem Aufsichtsrat eine effektive Steuerung und Kostenkontrolle in dem Unternehmen zu vermitteln.“⁵⁴²

Zeuge Dr. Körtgen, der damalige Technische Geschäftsführer, beschrieb den schrittweisen Entstehungsprozess des Controllingberichtes:

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Und die Aufstellung des Controllings war deshalb gegeben: Wie berichte ich jetzt von den Baufortschritten, dass es für alle nachvollziehbar ist? Und da habe ich natürlich auch die Erfahrung des Projektsteuerers CBP damals, der sich nachher in WSP umfirmiert hat, weil da andere Strukturen gewesen sind - - Da habe ich das sukzessive aufgebaut, und zwar so aufgebaut, dass eben bestimmte Bereiche des Controllings doch abgebildet werden können. Ich nenne mal beispielhaft - ich habe es mir irgendwo hier mal notiert -, dass ich eine Struktur aufgebaut habe, dass man dieses Projekt, weil es ja noch nicht in der Entstehung war 2004 bis 2006 - - sondern dass man erst ein Inhaltsverzeichnis gemacht hat, wie so eine Art Buch - ich glaube, Sie haben sicherlich auch Einsicht genommen in so einen Controlling-Bericht -, sodass also ... (akustisch unverständlich, Tonaussetzer). Es war also zum Beispiel Hochbau, Tiefbau, technische Infrastruktur, Schiene, Planung und Bau, Drittinvest - -, dass dann die ihren Statusbericht eingebracht haben. Dann kamen noch andere Bereiche des Unternehmens dazu, was nicht so ganz einfach war, weil die Vorstellung war seinerzeit: Was hat jetzt mein Bereich, Non Aviation, mit dem Projekt zu tun - oder technisches Facility Management? - Aber da konnte ich überzeugen und sagen, alles das, was die Nahtstelle (? , akustisch unklar) vom Unternehmen, technisches Facility Management, mit dem Projektmanagement verbindet, dass das dort eingebracht wird. Das geht nachher bis zur Risikoanalyse. Der Bereich Recht war auch mit dabei und vor allen

⁵⁴² Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 121.

Dingen natürlich der Bereich Finanzierung. Dann die Berichterstattung in diesem Bericht. Und dann einzelne Ausführungen der Bereiche, die nicht unmittelbar mit dem Neubau zu tun gehabt haben, die haben über die Jahre dann entsprechend auch mit eingebracht. Und zum Schluss war ein wesentlicher Teil, dass man dann die Kostensituation komplett dargestellt hat, das alles in einem Kompendium.“⁵⁴³

Der Controllingbericht wurde quartalsweise durch den Projektsteuerer WSP CBP zur Vorbereitung des Aufsichtsrates und des Projektausschusses erstellt und bildete den Projektstand jeweils vier Wochen vor der jeweiligen Sitzung ab.

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Und die Aufgabe des Projektsteuerers war dann - der war ja 2004 auch schon da -, diesen Bericht zu erstellen, auch die Unterlagen bei den einzelnen Bereichen zusammenzufügen, zu plausibilisieren und einzubringen. Das heißt: Die Aufgabe, die wesentliche Aufgabe auch des Projektsteuerers WSP CBP war, über das ganze Projekt diesen Controlling-Bericht zu erstellen, und zwar vierteljährlich - vierteljährlich deshalb, weil ja vierteljährlich Aufsichtsratssitzungen und Projektausschusssitzungen stattgefunden haben. Und dieser Bericht wurde in der Regel vier Wochen vor Sitzungstermin verschickt, natürlich ehe der dann komplett über die einzelnen Bereiche abgestimmt war. Und das wurde dann dem Aufsichtsrat deutlich gemacht. So konnte also jeder, der über das Projekt ein berechtigtes Interesse hat, diesen Bericht nachlesen und den Stand des Projektes abbilden.“⁵⁴⁴

Obwohl der Projektsteuerer die Steuerung des Gesamtprojektes verantwortete, begleiteten der Projektsteuerer und die Flughafengesellschaft „interaktiv“ und „kontinuierlich“ den Projektverlauf.

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Ja, das war seine Aufgabe, und zwar als kontinuierlichen Prozess. Der Bericht ist ja nur alle Vierteljahre fertiggestellt worden. Aber diese interaktive Zusammenarbeit, die ist ja kontinuierlich. Der Projektsteuerer war für das Gesamtprojekt in der Steuerung - das ist dann einzeln natürlich in seinem Vertrag festgelegt worden - verantwortlich. Und ich habe dann, weil das anfangs nicht war, Folgendes noch festzurren können: Was die einzelnen Bereiche innerhalb des Bereiches Planung und Bau BBI - also Hochbau, Tiefbau und so weiter - - dass die einen entsprechenden Konterpart eben auch bei der Projektsteuerung hatten, dass die sich dann entsprechend auch austauschen konnten. Und die haben dann interaktiv zusammen das Projekt dauerhaft begleitet, aber immer mit der Zielsetzung - - Man kann ja jetzt nicht jede Woche

⁵⁴³ Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 55.

⁵⁴⁴ Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 56.

oder alle drei Wochen einen Bericht schreiben oder so einen Controlling-Bericht machen. Sondern da war immer die Zielvorgabe, dass all das, was bis vor vier Wochen - weil der dann verschickt wurde - Projektstand war, dann in dem entsprechenden Controlling-Bericht niedergelegt worden ist.“⁵⁴⁵

Und weiter:

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Dieses Controlling aller Planungs-, Ausführungstätigkeiten wird ja kontinuierlich gemacht. Baubesprechung sagt Ihnen ja sicherlich auch was. Die haben regelmäßig, mindestens einmal die Woche, stattgefunden, für alle technischen, kaufmännischen, für alle übergeordneten Bereiche. Das ist ein kontinuierlicher Prozess.“⁵⁴⁶

Der Zeuge Dr. Körtgen bekräftigte, die Vergabe von Aufträgen sei stets bei finanzieller Deckung erfolgt. Jegliche Auftragshöhe sowie die entsprechenden Gegenfinanzierung sei zudem im Controllingbericht ausgewiesen worden.

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Wir haben nur das an Auftragsvolumen vergeben, was auch finanziell gedeckt war. Das ist eine Maxime, ein Grundverständnis. Das heißt, durch den mehrfach angesprochenen Controlling-Bericht war es für jeden einsichtbar, also für jeden Relevanten, von Herrn Schwarz angefangen, in die ganzen Abteilungen hinein: Was kostet aktuell der Bau mit all seinen peripheren Sachen? - Wir haben ja auch da drin aufgeführt, in dem Controlling-Bericht, soweit mir das erinnerlich ist, welche Fremdinvests mit dabei sind, damit man einen kompletten Überblick hat. Aber das können Sie sicherlich nachlesen. Sodass also die Maxime war: Ehe eine Auftragsausschreibung schon auf den Weg gebracht wurde, war klar: Welche Kosten kommen dann auf den Flughafen - sprich: Gesellschafter - zu? - Ich spreche immer von drei Gesellschaftern, weil die müssen ja das Gesamtvolumen tragen. In welcher Abschichtung, das ist nicht mein Thema. Ehe also Auftragsvergaben losgetreten wurden, wurde das abgeklärt, ersichtlich dann wieder durch den Controlling-Bericht. Und das hat meiner Kenntnis nach immer funktioniert. Wenn ich mich recht erinnere, war 2012 ein Finanzvolumen von ca. 3 Milliarden im Controlling-Bericht ausgewiesen - die genaue Zahl habe ich nicht, aber etwa in der Größenordnung -, sodass also alle Investitionen, die bis dato zum Flughafen erforderlich waren, über diese finanziellen Mittel abgedeckt waren. Wenn jetzt weitere Aufträge dazukamen, wurde das jeweils gegengecheckt und natürlich keine Aufträge vergeben, die finanziell nicht abgesichert waren.“⁵⁴⁷

⁵⁴⁵ Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 63.

⁵⁴⁶ Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 81.

⁵⁴⁷ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 121.

Der Zeuge Troppmann wies darauf hin, dass der Aufsichtsrat über den Controllingbericht von etwaigen Baumängeln, terminlichen Verschiebungen oder Kostenerhöhungen erfuhr.

Zeuge Günther Troppmann: „Dieser Mängelbericht oder Ähnliches muss ja durch das operative Management diktiert werden, und dann im Controllingbericht haben wir mitgeteilt bekommen, dass aufgrund der Mängel oder Mängelbeseitigung sich Folgendes verschiebt oder Folgendes erhöht.“⁵⁴⁸

Der Zeuge Amann berichtete, zu Beginn seiner Tätigkeit im August 2012 sei das Baucontrolling infolge der ausgesprochenen Kündigungen nach der verschobenen Inbetriebnahme „*schwach bis nicht besetzt*“ gewesen. In der Folge sei „*ohne Plan gebaut, [und] versucht [worden], Mängel zu beseitigen*“.

Zeuge Horst Amann: „An Controllingfunktionen habe ich vorgefunden einen noch existierenden Projektsteuerer, also eine Projektsteuerungsfirma, ein Büro, die eine Controllingfunktion ausübten. Eine Bauüberwachung, die normalerweise etabliert ist, habe ich in ihrer Wirkung nicht wahrgenommen, was mit daran lag, dass der maßgebliche Planer, Herr Gerkan, und Architekt dieses Flughafens ja nicht mehr an Bord war. Also, es wurden infolge der Nichtinbetriebnahme Kündigungen vorgenommen, auch bei den Dienstleistern des Flughafens, Planer, Gutachter, POs, die dazu führten, dass man eben an dieser Stelle schwach bis nicht besetzt war. Auch dieses habe ich von Anfang an versucht, zu korrigieren, indem noch vorhandene Planungsbüros, die auch die Szenerie um den Flughafen kannten, in diese Funktion einsteigen - - und habe versucht, mit dem noch vorhandenen Projektsteuerer da Licht ins Dunkel zu bringen. Das war zum Thema ‚Baucontrolling‘. Aber ein maßgeblicher Punkt war, dass die planende Seite, die in der Folge auch kontrollieren hätte können, nicht mehr an Bord war.“⁵⁴⁹

Und weiter:

Zeuge Horst Amann: „Dazu kann ich sagen: Es wurde ohne Plan gebaut, versucht, Mängel zu beseitigen. Insoweit weiß ich nicht, ob man das als sparsam bezeichnen kann. Ich glaube, zum Schluss wäre es effektiver gewesen, man hätte innegehalten und sich die Zeit genommen, was ja später bis zu einem gewissen Grade auch geschah, die Planung wieder so zu organisieren, dass man eine Grundlage hat, auf der man

⁵⁴⁸ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 47.

⁵⁴⁹ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 19.

arbeiten kann. Und das sollte im Normalfall auch dazu führen, dass man, nennen wir es sparsamer oder effizienter - - mit den Finanzmitteln umgehen kann.“⁵⁵⁰

Zum Hintergrund der kurzfristigen Kündigungen der Planungsbüros erläuterte der Zeuge Seidel:

Zeuge Thomas Seidel: „Ja, das war in der Tat eine sehr problematische Situation. Ich fange mal mit dem Danach an, komme aber natürlich auf Ihre Frage wieder zurück. Es ist ja hinterher den Aufsichtsratsmitgliedern, dem Aufsichtsrat und den Gesellschaftern oft vorgeworfen worden, dass das Know-how ausgelagert wurde, das Know-how nicht mehr zurückgeblieben ist und dass man die Welt neu erfinden musste. Ich glaube, die Schwierigkeit für die Aufsichtsräte war in dieser Situation - und ich sage offen: für mich sehr gut nachvollziehbar -, dass es keine Vertrauensbasis mehr gab zu einer Planungsgesellschaft, zu einer Planungsorganisation, die drei Tage vorher - wann immer das jetzt genau war; nehmen Sie das nur beispielhaft - - die drei Tage vorher genauso überrascht getan hat wie Teile der Geschäftsführung. Es ist eine schwierige Situation. Die Flughafengesellschaft hatte damals in dem Diskussionsprozess auch die Position eingenommen, vielleicht findet sich das auch in irgendwelchen Unterlagen, dass die Unterlagen, die man jetzt noch brauche, da seien. Es ging ja nach den Worten der FBB um Restarbeiten, die man durchführen müsse, weswegen leider die Verschiebung war. Aber in aller kürzester Zeit werde der Flughafen eröffnet werden. Und dazu würden die vorhandenen Unterlagen, die man habe, ausreichen. Also diese Planungsgesellschaft und der riesige Apparat - - Es war ja ein riesiger Kopf. Wenn man böartig sein wollte, was ich nicht bin, könnte man von Wasserkopf vielleicht reden. Diese Unterlagen würden nicht mehr benötigt. - So war der Diskussionsprozess. Und ich sage noch mal: Ich glaube, entscheidender war wirklich der Vertrauensverlust. Und es gibt auch im politischen Leben und im Prozess von rationalen Entscheidungen Momente, wo man sagt: Das geht nicht mehr. Ich kann mit diesen Personen nicht mehr zusammenarbeiten. - Bei aller Kritik, die man hinterher darüber erfahren hat. Wir haben - - Sie haben alle die Presse gelesen genau wie ich auch.“⁵⁵¹

Und weiter:

Zeuge Thomas Seidel: „Doch, soweit meine Kenntnisse reichen, ist intensiv darüber diskutiert worden. Die einhellige Meinung war, dass der Baufortschritt so ist, dass man den Generalplaner ersetzen kann. Und ich wiederhole das und ich bitte, das Argument nicht zu unterschätzen: Es ist auch kein, wie soll ich das sagen? - flapsiges Argument, wenn Sie mir das erlauben, zu formulieren. Der Vertrauensverlust in dieser Situation in

⁵⁵⁰ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 21.

⁵⁵¹ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 110-111.

die Geschäftsführung und insbesondere den Baubereich, der war schon enorm. Das ist jetzt nicht so einfach: Na ja, dann hat Wowereit gesagt, dann entlassen wir sie halt. So war der Prozess nicht. Es ist intensiv diskutiert worden. Aus Sicht des Aufsichtsrates ist glaubhaft gemacht worden, dass man für den weiteren Baufortschritt mit eigenen Mitteln und eigenen Unterlagen - die FBB hatte ja auch viele eigene Unterlagen; darf man nicht vergessen - der Bau, die Fertigstellung zu gewährleisten ist.“⁵⁵²

Der Zeuge Speer wies auf den erhöhten Koordinierungsaufwand an der Baustelle hin, der aufgrund des durchgeführten Losverfahrens, welches, als „*politische Entscheidung*“, nach der gescheiterten Suche, nach einem Generalunternehmer, installiert worden war, entstand.

Zeuge Rainer Speer: „Also wir hatten ja anfangs die Idee, einen Generalunternehmer, Übernehmer, zu gewinnen. Das ist gescheitert am Geld. Es ging letztendlich, glaube ich, um 70 Millionen. Also, wenn man sich dies von hinten anguckt, ist das eine lächerliche Summe im Verhältnis zu dem, was der Flughafen gekostet hat. Aber es ist gescheitert. Dann war die Frage: Wie gehen wir weiter vor? Anfangs war die Überlegung, drei Lose zu formulieren für den Flughafenbau. Dann gab es Druck von der Industrie- und Handelskammer - - Brandenburg, Frankfurt, Potsdam, Berlin, die alle gesagt haben: Wir brauchen mehr Lose. - Wahrscheinlich auch noch die Handwerkskammer, ich weiß es nicht. Wo ich sagte: Wie soll das gehen? Soll jetzt jeder Handwerksbetrieb in Königs Wusterhausen da drei Pinkelbecken anschrauben, oder wie soll das funktionieren? Aber der Druck war da, und der Druck fand Zuhörer: Junghanns in Brandenburg und der Kollege Regiermeister in Berlin, die meinten, wir brauchen mehr Lose als drei. Dann redeten wir fünf, und am Ende sind es, weiß ich nicht, 15 geworden oder mehr. [...] Aber es waren, glaube ich, dann 15, und die Flughafengesellschaft musste - die Zahl habe ich auch nicht genau im Kopf -, ich glaube, 80 Mitarbeiter einstellen, um die Lose zu koordinieren. Und auf der Baustelle liefen Studentinnen, wahrscheinlich auch Studenten, mit Gummistiefeln und Friesennerz rum und Stoppuhr, die immer die Bauverzögerungsanzeigen notierten. Also, der Aufwand der Koordinierung wurde aufgrund dieser politischen Entscheidung, und das war eine politische Entscheidung, erhöht, die allerdings, auch wiederum nachvollziehbar, aus dem Wirtschaftsraum Berlin-Brandenburg forciert wurde.“⁵⁵³

In finanzieller Hinsicht wurden die Entwicklungen der Budgets und Prognosen dargestellt und diskutiert.

⁵⁵² Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 119.

⁵⁵³ Speer, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2024, Seite 111.

Zeuge Dr. Helmuth Markov: „Ob es Kontrollsysteme gegeben hat: Ja, wenn man ‚Kontrollsystem‘ beschreibt, dass die Gesellschaft, also die Geschäftsführung, verpflichtet war, zu jeder Aufsichtsratssitzung - so ich mich richtig erinnere - das Budget, was beschlossen war, auseinanderzunehmen, ob es noch so ist oder ob sich im Zuge der Prognoseerstellung, die immer vorgenommen worden ist, möglicherweise Veränderungen ergeben. Und in Auswertung dessen kamen dann die Debatten: Es wird mehr Geld benötigt oder weniger Geld benötigt, oder von wem dieses Geld kommen soll oder ob es überhaupt gegeben werden darf. - Sie wissen, dass das gar nicht so einfach gewesen ist. Man kann ja nicht einfach als Land, als Gesellschafter entscheiden: Okay, wir geben in diese Gesellschaft soundso viele Millionen. - Letztlich unterliegt das alles dem europäischen Recht. Deswegen mussten wir auch durchaus Anträge an die Kommission stellen, die dann genehmigt worden sind - also zumindest solange ich im Aufsichtsrat gewesen bin.“⁵⁵⁴

Der Zeuge und ehemalige Finanzminister des Landes Brandenburg Dr. Markov, der von 2009 bis 2013 amtierte, kritisierte die unvollständig geführten Nachweise zu Kostensteigerungen bzw. zu erhöhten finanziellen Anforderungen.

Zeuge Dr. Helmuth Markov: „Wie intensiv war die Kontrolle? Als ich Mitglied des Aufsichtsrates wurde - wie soll ich das jetzt umschreiben? -, war ich schon ein bisschen verwundert, wie wenig der für Finanzen Zuständige - er ist dann hinterher gewechselt zu Frau Dr. Fölster - tatsächlich wusste, involviert war. Ich hatte immer das Gefühl: Das machen die zwei Geschäftsführer unter sich, und der Eigentliche für die Finanzen war nicht gleichberechtigt in der Abstimmung. Als Frau Dr. Fölster auch schon mit Herrn Hörmann - - Den habe ich dann öfters zu mir ins Finanzministerium eingeladen, genauso wie ich das mit Frau Dr. Fölster gemacht habe, insbesondere immer vor den Finanzausschusssitzungen, und habe von ihnen die Daten abverlangt. Zum Anfang hat mir die keiner geben können, weil sie einfach nicht da waren. Das hat sich dann aber sukzessive verbessert. [...] . Aber wenn man immer wieder fordert: „Ich will; sonst gibt es eben kein Geld. Entweder ihr weist nach, dass ihr und wofür ihr, oder es gibt kein neues“ - - Und so war das.

Dann gab es langsam auch tatsächlich einen Umschwung, dass ordnungsgemäß nachweisbar wurde, wofür und wie, wobei es immer Punkte gibt, die man nicht hundertprozentig wissen kann. Ich mache ein Beispiel: Nachdem die Verschiebung klar war, wusste man nicht - weil ja die Vermietung der Flächen an Unternehmen vonstattengegangen war, und die hatten ja einen Anspruch, ich glaube, innerhalb der ersten sechs Monate; wenn es nicht klappt, nicht, aber dann danach -: Werden alle klagen? Werden

⁵⁵⁴ Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 89.

sie nicht klagen? Um wie viel werden sie klagen? Also, es gibt immer Punkte, die können Sie vorher nicht hundertprozentig eruieren oder definieren.

Insofern war ein gewisser Spielraum immer vorhanden. Aber das hat sich dann schon verbessert, die Kontrolle. Und dann ist natürlich im Finanzausschuss auch immer, nachdem einmal eingeführt worden war: „Zu jeder Sitzung haben die Zahlen vorzuliegen, haben Soll und Ist abgeglichen in einer Tabelle an die Wand geworfen zu werden“ - - Das hat dann funktioniert.“⁵⁵⁵

Das Finanzcontrolling erfolgte per Soll-Ist-Vergleich und wurde im Finanz- und Prüfungsausschuss vorberaten. Hingegen wurden die Planungs- und Bauziele in Rahmenterminplänen (sog. Meilensteinen) festgehalten und der jeweilige Projektfortschritt durch ein Ampelsystem visualisiert. Die Vorberatung hierzu fand im Projektausschuss statt.

Zeugin Daniela Trochowski: „Also, ich war ab 2014, Ende 2014, im Aufsichtsrat. Und im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft - ich weiß nicht, ob das heute noch so ist, ich gehe aber davon aus - gab es damals einen Finanzausschuss und einen Projektausschuss. Der Aufsichtsrat hat alle zwei Monate getagt. Das unterscheidet sich durchaus von anderen Aufsichtsräten, die einmal im Vierteljahr tagen. Dazwischen haben, wenn ich mich richtig erinnere, regelmäßig Finanz- und Projektausschuss getagt.

Im Projektausschuss wurde das Baugeschehen vordiskutiert und auch viel detaillierter vorgestellt und auch schon, wie das im Finanzausschuss auch so war, ich sage mal, Vorschläge, Empfehlungen für Beschlüsse formuliert. Im Projektausschuss wurden auch diverse Begehungen des Aufsichtsrates auf der Baustelle - also, ich habe an einigen Begehungen auch teilgenommen - organisiert zu unterschiedlichen Themen, die gerade akut waren.

Die Sitzungen haben durchaus einen ganzen Nachmittag angedauert. Also, das heißt, es wurde durchaus sehr eingehend auch diskutiert zwischen den Mitgliedern der Ausschüsse und der Geschäftsführung. Es wurden unter Herrn Marks noch Meilensteine festgelegt und dann so, wie Sie das beschreiben, mit den unterschiedlichen Ampelfarben gearbeitet. Herr Marks hat ja dann aber - ich weiß nicht mehr, wann; ich glaube, mit Herrn Mühlenfeld - das Unternehmen verlassen, und es wurde - mit Herrn Lütke-Daldrup viel konkreter auch und Herrn Bretschneider - konkreter an den einzelnen Etappen gearbeitet. Also, da war in meiner Erinnerung der Projektausschuss, vor allen Dingen auch in Person des Aufsichtsratsvorsitzenden, enger am Baugeschehen ab 2018, wenn ich mich richtig erinnere, dran.

⁵⁵⁵ Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 102.

Beim Finanzausschuss - da war ich Mitglied - war es so, dass wir regelmäßig die Entwicklung der Betriebsgesellschaft vorgelegt bekommen haben. Das unterscheidet sich ja noch mal von der Entwicklung des Gesamtunternehmens, weil die Betriebsgesellschaften beide ja immer eine gute Entwicklung, bis Corona jedenfalls, vorzuweisen hatten aufgrund des florierenden Fluggeschehens. Und es wurden sozusagen die Quartalsberichte, also Soll/Ist, nebeneinandergelegt und, wenn nötig, dann auch diskutiert, ob neue, ich sage mal, Abschirmungen durch den Gesellschafter, also finanzielle Unterstützungen durch den Gesellschafter, nötig waren bzw. nicht nötig waren.

Der Aufsichtsrat hat immer freitags alle zwei - - also nicht immer freitags, sondern alle zwei Monate, getagt, ab Freitagmittag, wenn ich mich richtig erinnere, oder Freitagvormittag jedenfalls, viele Stunden, einen ganzen Tag und sehr eingehend, auch immer wieder mit dem TÜV, der ja das Baugeschehen begleitet hat, noch mal als dritter Externer sozusagen, als Controller, wenn ich mich richtig erinnere. Das ist im Aufsichtsrat damals auch so beschlossen worden, dass das noch mal regelmäßig nicht nur durch die Projektverantwortlichen, sondern auch durch den Dritten, den TÜV, überprüft und bewertet und die Bewertung dann vorgestellt wird. Also, er hat sich sehr eingehend gerade so mit den Bauabschnitten und auch mit den finanziellen Entwicklungen beschäftigt.“⁵⁵⁶

Und weiter:

Zeugin Daniela Trochowski: „Ab 2014 war ich Mitglied im Finanzausschuss und war oft als Gast - ich würde sagen, so oft es ging - im Projektausschuss mit dabei. Dort war es so, dass von der Projektleitung - am Anfang noch Herr Marks; später hat es Herr Lütke-Daldrup, glaube ich, doch schon sehr stark selbst übernommen - der Fortschritt - bei Marks gab es immer so ein Meilensteinsystem - beschrieben wurde, auch ein Ist- und Sollvergleich abgeglichen wurde, zum Teil auch informiert wurde, an welchen Stellen Soll und Ist sozusagen nicht übereinandergehen. Und es wurde dann berichtet, welche Maßnahmen der Abhilfe eingeleitet wurden.

Bei Herrn Mühlenfeld hat sich dann im Grunde genommen die Erkenntnis, ich sage mal, verdichtet, dass Soll und Ist so weit auseinanderklaffen, dass eine Eröffnung - ich glaube [...] in 2017 nicht möglich war. Ich glaube, wir haben das ein Jahr vorher beschlossen oder im März des gleichen Jahres - das weiß ich nicht mehr genau -, dass der Eröffnungstermin geschoben werden muss, und haben uns aber zu diesem Zeitpunkt, als das beschlossen wurde, nicht auf einen neuen Eröffnungstermin festgelegt.

Dann wurde Herr Mühlenfeld abgelöst, Herr Lütke-Daldrup eingesetzt. Da fing das im Grunde genommen mit einer neuen Art von Berichterstattung - - oder ging genauso

⁵⁵⁶ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 60-61.

weiter, dass im Grunde genommen vorgestellt wurde: Was muss eigentlich passieren, von hinten gerechnet, um die Eröffnung - das ist ein sehr komplexes System - durchzusetzen, und wo stehen wir gerade? - Da Herr Bretschneider ab einem bestimmten Zeitpunkt ja auch nur dafür eingesetzt war, als Aufsichtsratsvorsitzender, konnte er das sehr eng begleiten.

Ein neuer Eröffnungstermin wurde erst festgelegt, als auch wirklich klar war oder weitgehend klar war - 100 % ist ja immer schwierig oder 100 % Klarheit -, aber als weitgehend klar war, dass diese Eröffnung nicht wieder verschoben werden muss.⁵⁵⁷

Grundlage des Ampelsystems waren die Arbeiten eines externen Projektcontrollers, der dem Technischen Geschäftsführer zugeordnet war und dessen Ergebnisse im Projektausschuss und im Aufsichtsrat behandelt wurden.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Unabhängig davon - hatte ich, glaube ich, auch schon ein paarmal ausgeführt - gab es einen sogenannten Controllingbericht. Also, es gab einen Projektcontroller, und dieser Projektcontroller hat nach einem sogenannten Ampelsystem die Fortgänge sowohl kosten- als auch zeitmäßig gemonitort. Also, da gab es rote Ampeln, da gab es gelbe Ampeln, da gab es grüne Ampeln, ob ein Budget gefährdet war bzw. ob eine Zeitschiene gefährdet war. Und - das hatte ich, glaube ich, vorhin gesagt - dieses Projektcontrolling lag ausschließlich im technischen Bereich. Der Projektcontroller, ein externes Büro, berichtete ausschließlich an den Technischen Geschäftsführer. Und dann wurde anschließend dieses Projekt - - Die Ergebnisse des Projektcontrollings wurden im Projektausschuss bzw. im Aufsichtsrat dargestellt.“⁵⁵⁸

Ebenso umfassten die Controllingberichte die Darstellung der Budgets, welche sich nicht nach den tatsächlichen Ausgaben, sondern den eingegangenen Verpflichtungen richteten.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Zu jeder Aufsichtsratssitzung gab es sogenannte Controllingberichte, also wo berichtet wurde, wie das Baugeschehen ist. In diesen Controllingberichten war meiner Erinnerung nach auch immer abgebildet, wo wir budgetär im Augenblick stehen, und zwar nicht unbedingt, wie viel Geld wir ausgegeben haben, sondern das Budget wurde danach gefasst, welche Verpflichtungen eingegangen worden sind.“⁵⁵⁹

⁵⁵⁷ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 66-67.

⁵⁵⁸ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 83.

⁵⁵⁹ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 61.

Des Weiteren wurden jährlich der jeweilige Wirtschaftsplan und Jahresabschluss im Aufsichtsrat besprochen.

Zeuge Rainer Speer: „Natürlich haben wir die Geschäftsführung dahingehend befragt und kontrolliert, wie mit den Mitteln umgegangen wird. Das war die wesentliche Aufgabe des Aufsichtsrats im laufenden Betrieb, was den Projektfortschritt anbelangt, aber wir haben natürlich auch jedes Jahr einen Wirtschaftsplan diskutiert, wir haben jedes Jahr einen Jahresabschluss diskutiert, um diese Fragen hinreichend sicher zu beantworten.“⁵⁶⁰

Außerdem legte die Geschäftsführung einen Bericht zum Risikomanagement vor, welches bestimmten Ereignissen eine Eintrittswahrscheinlichkeit und den „materielle[n] Gehalt“ des Schadens zuordnete. Die Zeugin Trochowski bezeichnete dies als „ziemlich plausible Aufstellung“, wie es sie auch „in anderen Unternehmen“ gäbe.

Zeugin Daniela Trochowski: „Das Risikomanagement, das ist ja, ich sag mal, immer aufgebaut - - Also, es werden die Risiken benannt. Es wird die Eintrittswahrscheinlichkeit benannt, und es wird dann versucht, materiell zu untersetzen, Eintrittswahrscheinlichkeit und sozusagen materieller Gehalt und dann sozusagen Risiko errechnet. Das ist eigentlich eine übliche Vorgehensweise, die es in anderen Unternehmen, also bei anderen auch Landesunternehmen gibt.“

Und unter anderem ist da das Risiko „Verschiebung Eröffnungstermin“ benannt worden, also Bauprobleme. Also, aus meiner Sicht - ein Risiko ist ja nur etwas, was man kennt, was eintreten kann - wurde schon alles aufgelistet, was zum damaligen Zeitpunkt bekannt war an Risiken, und auch die Wahrscheinlichkeit und, ich sage mal, der materielle Gehalt. Also, das entsprach eigentlich dem, was üblich ist im Risikomanagement.“⁵⁶¹

Und weiter:

Zeugin Daniela Trochowski: „Die Liste, wenn es jetzt konkret um das Risikomanagement geht oder die Erarbeitung der Risikopotenziale, die war ja vom Instrumentarium und von der Art und Weise der Erstellung eine ziemlich plausible Aufstellung. Also, Art des Risikos, Eintrittswahrscheinlichkeit, dann, wie gesagt, Risikopotenziale und dann daraus errechnet das materielle Risiko. Worüber wir diskutiert haben an den Stellen, war: Ist die Liste vollständig? Gibt es weitere Risiken? Und - und das ist ja eigentlich auch das, wo man in einer Bewertung immer wieder diskutieren kann - wie plausibel ist die Eintrittswahrscheinlichkeit? Muss die zum Beispiel höher oder niedriger angesetzt

⁵⁶⁰ Speer, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2024, Seite 136.

⁵⁶¹ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2024, Seite 81.

werden, woraus sich ja dann auch wieder diese Risikobeträge sozusagen ergeben haben? Also, nicht die Herangehensweise als solche, die, wie gesagt, in anderen Unternehmen ja auch üblich ist, haben wir hinterfragt, sondern die Vorlage, also den Inhalt, Risiken und Eintrittswahrscheinlichkeit und auch die Frage: Wie wird dieses Risiko taxiert? Das war regelmäßig Diskussionsgegenstand.“⁵⁶²

⁵⁶² Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2024, Seiten 93-94.

2. Kostenprüfung durch den Aufsichtsrat

Sofern die Flughafengesellschaft Mittelbedarfe beim Aufsichtsrat anmeldete, wurden diese zunächst ihm gegenüber begründet und auf Notwendigkeit der Maßnahme sowie Kostenminimierung hin geprüft. Hierzu mussten Planablaufpläne sowie Soll/Ist-Vergleiche vorgelegt werden. Der Aufsichtsrat habe zudem darauf geachtet, etwaige durch Fehlplanungen entstandene Mehrkosten zu identifizieren.

Zeuge Dr. Helmuth Markov: „Die generellen Abläufe in meinem Erinnerungsvermögen waren so, dass, wenn es Mittelbedarfe gab, die Geschäftsführung dies im Aufsichtsrat bzw. - ich war Vorsitzender des Finanzausschusses - im Finanzausschuss vorgetragen hat, dass sie dort begründet wurden und dass der Finanzausschuss dann Beschlüsse zu diesen Anträgen gefasst hat, die sehr unterschiedlicher Natur in der Auswirkung gewesen sind, diese dann in den Aufsichtsratssitzungen in meinem Erinnerungsvermögen vom Aufsichtsrat als Beschluss übernommen worden sind und nach denen so gehandelt worden ist. Letztlich, da der Bund, das Land Brandenburg und das Land Berlin die Finanzierung zum größten Teil zur Verfügung gestellt haben, wenn man jetzt die europäische Förderung, die der Gesellschaft gegeben worden ist, unberücksichtigt lässt nach dem Private-Investor-Test und auch die Kreditaufnahme der Gesellschaft als solche bei Banken, dann waren wir selbstverständlich dazu verpflichtet, ernsthaft zu prüfen, ob der Bedarf in diesem Maße so notwendig war. Dazu ist die Gesellschaft immer aufgefordert worden, Planablaufpläne vorzulegen und einen Vergleich des Solls und Ists darzustellen und der sich daraus ergebenden Kosten bzw. auch möglichen Mehraufwendungen, die entstanden sind durch teilweise Fehlplanung, durch teilweise nicht ordnungsgemäße Ausführung etc., und dass sowohl der Finanzausschuss als auch der Aufsichtsrat sehr wohl darauf bedacht war, die Kosten in einem Maße zu halten, die einesteils sicherstellten, dass die Gesellschaft nicht insolvent wird, die aber andererseits auch bei Weitem nicht allen Wünschen und Forderungen der Geschäftsführung entsprochen haben.“⁵⁶³

Der Zeuge Werner bestätigte, dass die Notwendigkeit der Maßnahme unter Berücksichtigung der Kostenminimierung als zentrales Prüfkriterium fungierte, und ergänzte die Betrachtung der Risiken als weiteres Prüfkriterium.

Zeuge Johannes Werner: „Der Aufsichtsrat und die Gesellschafter haben bei all ihren Entscheidungen darauf geachtet - und da unterscheidet sich die unternehmerische Wertung nicht von der haushaltswirtschaftlichen Bewertung -, dass der im Interesse aller Gesellschafter angestrebte Erfolg, nämlich die Inbetriebnahme, Planung, Bau und

⁵⁶³ Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 85-86.

Inbetriebnahme des BER, betriebswirtschaftlich mit geringstmöglichem Mitteleinsatz erfüllt wird. Das war ein zentrales Prüfkriterium für alle Entscheidungen, dass nur notwendige Maßnahmen und nur unter Minimierung des Kosteneinsatzes vollzogen werden.“⁵⁶⁴

Und weiter:

Zeuge Johannes Werner: „Also, allgemein gesehen hat der Aufsichtsrat alle Investitionsentscheidungen darauf überprüft, ob die Maßnahme notwendig ist, welche Kosten sie verursacht, welche Risiken dahinterstecken und ob der Mitteleinsatz angemessen ist. Das bildet sich ab in den konkret vom Aufsichtsrat getroffenen Budgetentscheidungen, weil jedes Maßnahmenpaket am BER ist ja gesteuert worden über die Bildung sogenannter Budgets, die dann auch verbunden waren mit Ausgabeermächtigungen an die Geschäftsführung. Und da gab es eine Matrix, die ich eben beschrieben habe: Notwendigkeit der Maßnahme, Wirtschaftlichkeit, Risiken. Das ist, denke ich, auch Ausprägung der Überwachung der Wirtschaftlichkeit.“⁵⁶⁵

Die Anmeldung der Mittelbedarfe erfolgte nach Aussage der Zeugin Trochowski in der Regel kurzfristig. Im weiteren Vorgehen stellte der Aufsichtsrat die Kostenerhöhung fest. Mit dieser „*Empfehlung durch den Aufsichtsrat*“ warb die Geschäftsführung um Zustimmung bei den Gesellschaftern.

Zeugin Daniela Trochowski: „Okay. - Also, wenn ich mich richtig erinnere, war der Weg so, dass im Finanzausschuss, im Aufsichtsrat selber, im Projektausschuss ja auch, weil er hat ja über den Baufortschritt beraten, die Kosten regelmäßig überwacht wurden und die Kostenentwicklung auch diskutiert wurde. So. Und natürlich ist mit diesem fortschreitenden Bau- - also Verlängerung des Bauprozesses oder Verschiebung auch des Eröffnungstermins auch immer an vielen Stellen - auch deutlich geworden, dass es höhere Kosten aus unterschiedlichen Gründen, weil es eben die Verschiebung gab und Einnahmen weggebrochen sind, aber auch für den Bau selber höhere Kosten anfallen Und es gab dann immer die Diskussion, wenn ich mich richtig erinnere, dass die Geschäftsführung durchaus vom Gesellschafter schon immer relativ zügig zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt haben wollte, der Gesellschafter aber - und zwar alle, weil, wie gesagt, das Land Brandenburg hat an der Stelle ja nicht alleine entschieden, sondern Bund, Berlin und Brandenburg - sehr lange immer wieder zögerlich war, Geld zur Verfügung zu stellen. Aber der Weg war, dass im Aufsichtsrat die Kostenerhöhung festgestellt wurde und an einem Punkt, wo auch irgendwie deutlich wurde: ‚Da muss der

⁵⁶⁴ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 119.

⁵⁶⁵ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 120.

Gesellschafter jetzt noch mal sozusagen in die Pflicht, das lässt sich nicht alleine erwirtschaften', in meiner Erinnerung auch an den Gesellschafter herangetreten wurde mit einer Empfehlung durch den Aufsichtsrat."⁵⁶⁶

Als Beispiel für eine Absage eines angemeldeten Mittelbedarfs durch den Aufsichtsrat nannte die Zeugin Trochowski den Bau weiterer Terminals aufgrund höherer Schätzungen von Passagierzahlen.

Zeugin Daniela Trochowski: „Ich glaube, dass der Aufsichtsrat an einem Punkt durchaus intensiver auch dafür gesorgt hat, dass mit Mitteln sparsam umgegangen wird, wenn ich mich richtig erinnere. Jedenfalls ist die Frage der strategischen Entwicklung des Flughafens - - Es gab ja schon, als wir noch nicht wussten, wann eröffnet werden sollte, die Debatte weiterer Terminals und Erweiterung des Flughafens aufgrund der hochgerechneten Passagierzahlen. Da, glaube ich, hat der Aufsichtsrat durchaus, ich sage mal, ein Stück weit für Realitätssinn gesorgt, indem er gesagt hat: keine weiteren Pläne oder Planungsvorhaben oder kein weiterer Beginn von Planungsvorhaben, ohne dass die Finanzierung gesichert ist und ohne dass die Geschäftsführung hier auch sagen kann, wie das finanziert werden soll. Erst Eröffnung und dann Terminal A, B, C, D.“⁵⁶⁷

Der Zeuge Troppmann, Aufsichtsratsmitglied von 2006 bis 2013, wies auf den Einfluss der Änderungen an den Zeit- und Kostenplänen auf die Kontrolltätigkeit des Ausschusses hin. Die Planungsänderungen resultierten überwiegend aus Entscheidungen der Gesellschafterversammlung und wurden dem Aufsichtsrat im Nachgang mitgeteilt.⁵⁶⁸

Nach Aussage des Zeugen Werner sei die Gesellschafterversammlung für Planungsänderungen nicht zuständig gewesen und lediglich „als Kalkulationsgrundlage für die Gesellschafterzuführungen zur Kenntnis genommen“ worden. Planungsänderungen seien hingegen zunächst im Projektausschuss und dann im Aufsichtsrat inhaltlich behandelt worden, ohne dass daraus „*förmlich[e] Planänderungsanträge*“ entstanden seien.

Zeuge Johannes Werner: „Ja, also die Gesellschafterversammlung hatte keine Zuständigkeit für Planänderungen. Die Gesellschafter haben aber sehr wohl natürlich die Entwicklungen sozusagen des Planungswesens als Kalkulationsgrundlage für die Gesellschafterzuführungen zur Kenntnis genommen. Behandelt worden ist das qualifiziert im Aufsichtsrat und dort speziell in dem Projektausschuss; den hatte ich ja eben schon mal angesprochen. Das war sozusagen der Ausschuss, der technisch die Planungen

⁵⁶⁶ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 92-93.

⁵⁶⁷ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 74.

⁵⁶⁸ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 20 f.

und den Bau des BER begleitet hat. Und über diesen Ausschuss und seine Voten ist das dann auch im Aufsichtsrat vorgestellt worden, ohne dass jetzt allerdings nach meiner Kenntnis der Aufsichtsrat jetzt förmlich Planänderungsanträgen zugestimmt hätte. Ich glaube, das ist auch nicht - - Das wird auch, sagen wir mal, der Pflichtenlage eines Aufsichtsratsmitglieds - - jetzt die Beurteilung einzelner Planänderungen ist vielleicht nicht - - gehört nicht zum klassischen Aufgabenspektrum. - Vielen Dank.“⁵⁶⁹

Für den Umgang mit Planänderungsanträgen wurde in der Flughafengesellschaft ein „*Änderungsmanagement*“ etabliert. Hierzu mussten solche Anträge zunächst schriftlich eingereicht werden, um einen internen Abstimmungsprozess in Gang zu setzen. Anschließend wurden von den bauausführenden Unternehmen Angebote eingeholt und darüber intern entschieden. Bei Zustimmung sei über den Sprecher der Geschäftsführung die finanzielle Abdeckung organisiert worden. Wenn ein gewisses Auftragsvolumen überschritten wurde, lag die Entscheidung letztlich beim Aufsichtsrat.

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Und in dem Zusammenhang ist es vielleicht auch erwähnenswert, dass natürlich, wie in jedem Projekt und gerade beim Großprojekt, Änderungswünsche kommen. Diese Änderungswünsche sind natürlich aufgenommen worden, egal, wo sie mal herkamen, ob sie jetzt aus unserem Unternehmen intern kamen oder im Zusammenspiel mit den Gesellschaftern, mit dem Aufsichtsrat und so weiter. Und da habe ich seinerzeit ein sogenanntes Änderungsmanagement installiert. Änderungsmanagement heißt: Aus der Erfahrung von Düsseldorf, wo ich das auch schon erprobt hatte, habe ich Folgendes dann im Unternehmen durchsetzen können, dass jede Änderung - jede Änderung! - schriftlich formuliert wurde und dann die einzelnen Bereiche, die es betraf, durchlaufen hat mit einem, ich sage jetzt mal, Laufzettel. Warum das Ganze? Wenn man mal ein paar Jahre weiterschaut, wurden die Änderungsanträge natürlich immer mehr. Und das muss natürlich im Zeit- und Budgetrahmen abgebildet werden. Und das war eine ganz, ganz, ganz wichtige, was an und für sich in jedem Projekt notwendig ist - - Aber das war in unserem Unternehmen damals neu. Es gab natürlich auch gewisse Vorbehalte: Muss ich das dann machen oder nicht? - Aber ich habe es strikt durchgesetzt, dass jede Art von Änderungen dokumentiert wird, die, die relevant sind, was eben Einfluss auf Kosten - - was als erster Punkt ist und vor allen Dingen auch, ob das Zeitmanagement wichtig ist. Wenn dann diese Änderungswünsche imperativ besprochen wurden, und zwar innerhalb des Flughafens, der FBB, und dann natürlich auch mit den beteiligten Unternehmen, die es ja ausführen sollen - und Sie können sich vielleicht vorstellen, dass heute ein Änderungswunsch gefordert wird

⁵⁶⁹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 92.

und das dann einen langen Zeitraum braucht, um sämtliche betroffenen Bereiche abzubilden - - Und das hat nachher gut funktioniert, weil es eben auch für alle transparent war, was das heißt. Und es geht noch einen Schritt weiter. Wenn jetzt intern der Wunsch aller Beteiligten dokumentiert war - ja, wir wollen die Änderungen - - Ich nenne mal als Beispiel: Damals kamen die Änderungswünsche von Laufbrücken innerhalb der Piers. Das war nicht vorgesehen, und das ist ja auch ein Millionen-Unterfangen. Dann wurde, wenn das dokumentiert war - und da gibt es auch entsprechende Listen; das waren meiner Erinnerung nach bis zu zwei Seiten, wo alle beteiligten Bereiche schriftlich abgezeichnet haben; und da habe ich Wert drauf gelegt, dass keiner außen vor war - - dann hat man die Unternehmen, die ausführenden Unternehmen, angefragt: Was würde - - heißen? Was würde das kosten? Und was würde das dann in dem Zeitrahmen bedeuten? Dafür gab es nachher natürlich auch, weil die Firmen natürlich einen Aufwand hatten - - Da gab es dann eine entsprechende Aufwandsentschädigung dafür, wenn die so ein Angebot erstellen; nicht grundsätzlich, aber wenn es größere Pakete waren. Und dann kam zum Tag X der Rückläufer. Das heißt, wir hatten erst mal intern die ganzen Abstimmungen: Was war gewollt? Und zweitens: Was kostet das, wenn ich das ausführen lasse? Und ist das in dem Zeitrahmen noch abbildbar? Dann wurde diese Entscheidung intern getroffen: Jawohl, ist abbildbar. - Und Herr Schwarz hatte die komplette Finanzierung intern und extern ja durchgeführt - -führen lassen mit seinen Bereichen. Denn das Projekt selbst, also mein Geschäftsbereich, hat ja keine Zahlungen angewiesen, sondern das ging immer nach dem Mehraugenprinzip. Wenn das jetzt so war, dass das aufsichtsratsrelevant war - das heißt, es wurden bestimmte Größenordnungen festgelegt, bis zu der Summe X kann das Unternehmen selber noch entscheiden, wenn es in den Rahmen passt; fragen Sie mich jetzt nicht genau, das ist mir jetzt nicht mehr erinnerlich, wie viel das genau war -, dann wurde das in den Aufsichtsrat gebracht zur Entscheidung bzw. erst in den Projektausschuss. Der Projektausschuss lief ja immer vor dem Aufsichtsrat, und dann in den Finanzausschuss, und dann kam das in den Aufsichtsrat. Und der Aufsichtsrat hat dann formell diese Änderungen beschlossen, weil dann auch in dem Controlling-Bericht dargestellt wurde, was das denn für entsprechende Konsequenzen habe, wie ich ja eingangs dargestellt habe.⁵⁷⁰

Da bei manchen Planänderungsanträgen die „zeit- und kostenmäßige“ Umsetzung nicht gewährleistet werden konnte, wurden diese zunächst abgelehnt und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in Aussicht gestellt („Bremse“). Die Planänderungsanträge wurden aufgelistet und den Aufsichtsratsmitgliedern zur Verfügung gestellt.

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Wenn das kosten- und zeitmäßig nicht mehr gepasst hat, dann wurde, so wie ich es jetzt mal lapidar formuliere, die Bremse reingemacht.“

⁵⁷⁰ Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seiten 52-53.

Das ist in dem Zeitpunkt nicht mehr zu schaffen. Dann wurde gesagt: Ja, wie gehen wir damit um? Und oft ist es ja so, dass das jetzt ein Wunsch ist, der aber später noch nachgerüstet werden kann, wenn es dann Kosten und Zeit erlauben, auch nach Eröffnung zum Beispiel. So was gibt es ja auch. Also, das ist ganz einfach. Koordiniert [...] wird das von den eigenen Abteilungen Plan und Bau BBI, in den jeweiligen Fachabteilungen - das sind ja auch mehrere Mitarbeiter -, in Zusammenarbeit mit den Planern und mit der Projektsteuerung, sodass also das alles miteinander verwoben wird, weil das - das hatte ich eben angedeutet - nach Beschluss dieser Änderungen ja dann wieder in dem Gesamtterminplan, in dem Gesamtkostenrahmen usw. aufgeführt wird. Und es gab eine Liste mit Änderungswünschen. Die wurde auch kontinuierlich fortgeführt. Ich bin mir jetzt nicht mehr sicher, ob die im Controlling-Bericht immer dabei war oder nicht. Aber diese Listen gab es. Ich meine, sie wäre dabei gewesen, damit man eben nachvollziehen kann: Wann wurden welche Änderungen eingefügt? - Das ist ja ein Wiedererkennungswert für alle Beteiligten, weil die Aufsichtsräte sind naturgemäß nicht so tief drin. Aber wenn denn Beschlüsse durch den Aufsichtsrat gefasst worden sind, erwarten die und haben mit Recht auch erwartet, dass dies dann eben zeit- und kostenmäßig umgesetzt wird. Wenn sich da Verschiebungen ergeben haben, war das wieder ein Thema für die nächste Information.“⁵⁷¹

Der Zeuge Dr. Markov beteuerte, die Gefahr einer Insolvenz habe nie bestanden, da die Gesellschafter dies nicht zugelassen hätten.

Zeuge Dr. Helmuth Markov: „Die Flughafengesellschaft war nie dramatisch insolvenzgefährdet. Ich habe [...] in irgendeinem Ausschuss mal erklärt: Die Gesellschafter werden ihre Gesellschaft nicht in die Insolvenz schicken. - Das habe ich gesagt. Das weiß ich. Dazu stehe ich auch. Aber die Flughafengesellschaft war nie - - Das war auch öfters mal ein Debattenpunkt, dass die Geschäftsführung sagte: ‚Dann reicht das Geld nicht‘, und ich denen versucht habe nachzuweisen: Das Geld reicht. Legt mir bitte monatlich vor, wie viel - - So viel Geld habt ihr. Was habt ihr davon ausgegeben? Zeigt mir die Rechnung, zeigt mir die Überprüfung der Rechnung. Und wenn ihr die dann bezahlt habt, dann ist noch so viel Geld da. - Das war immer ein Debattenpunkt. Aber die Flughafengesellschaft war nie insolvenzgefährdet nach meiner Einschätzung.“⁵⁷²

⁵⁷¹ Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 71.

⁵⁷² Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 100.

Der Zeuge Troppmann bestätigte zudem, dass es keinerlei Beratungen im Aufsichtsrat betreffend eine etwaige Insolvenz der Flughafengesellschaft gegeben habe.⁵⁷³

Zeuge Bretschneider, Aufsichtsratsvorsitzender von 2017 bis 2021, beschrieb den bestehenden Zielkonflikt zwischen Gründlichkeit der Mittelbedarfsprüfung und der zügigen Inbetriebnahme:

Zeuge Rainer Bretschneider: „Also, Sie hatten ja immer das Damoklesschwert: Was kostet ein Jahr nicht eröffneter BER? - Und das war ja - ich habe die Zahl nicht mehr im Kopf - ein dreistelliger Millionenbetrag. [...] Und darunter musste alles gesehen werden. - Und ich sage mal: Das Problem der Verantwortlichen war ja, jetzt auch in der medialen Situation, die damals war, dass sie es eigentlich nur falsch machen können. Sind Sie großzügig und lassen den Bau am Laufen, dann kriegen Sie den Vorwurf, dass Sie das Geld rausschmeißen. Sind Sie kleinlich und rechnen jede Rechnung dreimal nach, dauert es zweimal so lange und kostet es auch Geld.

Und da können Sie sich natürlich - - Das ist ein gefundenes Fressen für jeden, der sich jeden Tag ein anderes Thema aussucht.

Das war das Problem, was ja in vielen Bereichen auch heute noch so ist.

Wir haben versucht, regelgerecht, aber unter Ausschöpfung des Ermessensspielraums, zugunsten der Schnelligkeit - - Aber es musste natürlich funktionieren. Die größte Angst war: Wir machen irgendwas ganz schnell, und es funktioniert nicht.“⁵⁷⁴

Die Gewährung weiterer finanzieller Mittel wurde zum einen durch das europarechtlich zulässige Maß an Beihilfen und zum andern durch die Konkurrenz zu anderen Haushaltsposten in der Höhe beschränkt.

Zeuge Rainer Speer: „Wir haben über notwendige Mehrkosten aus dem Baugeschehen intensivst gesprochen, das war, ich würde sagen, auch Bestandteil der Aufsichtsratssitzungen - - und wie dies bewerkstelligt werden kann, weil ja auch eine Grenze da war, was an öffentlichen Zuschüssen für den Flughafen als Konkurrent innerhalb von Europa zu anderen Flughäfen möglich war. Das war die eine Komponente - - und natürlich die Belastung des entsprechenden Landes- und des Bundeshaushaltes die andere Seite der Veranstaltung, sodass von der Geschäftsführung regelmäßig dargelegt werden musste, welche Möglichkeiten zur Kostenreduzierung auf der einen Seite bzw. durch die Nutzung von Tegel - - welche Möglichkeiten dort vorhanden sind, um Liquidität

⁵⁷³ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 29.

⁵⁷⁴ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 47.

zu schaffen, die notwendig ist. Also das war ein Zusammenhang mehrerer Größenordnungen, wenn ich Ihre Frage jetzt richtig eingeordnet habe.“⁵⁷⁵

⁵⁷⁵ Speer, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2024, Seite 110.

3. Diskussionen zu alternativen Strukturen

Die Etablierung eines weiteren Controllings neben dem bereits existierenden in der Verantwortung der Geschäftsführung wurde im Aufsichtsrat erwogen, jedoch abgelehnt. Begründet wurde dies mit der damit einhergehenden verringerten Verantwortlichkeit der Geschäftsführung sowie dem Aufbau weiterer Schnittstellen.

Zeuge Johannes Werner: „Also, der Aufsichtsrat hatte sich im Rahmen seiner Tätigkeit darüber zu vergewissern, ob denn die Arbeitsergebnisse des Controllings auch plausibel, gut begründet sind. Es sind ja auch sozusagen vom Aufsichtsrat Nachfragen zu Beschlussvorlagen gestellt worden, die von der Geschäftsführung zu beantworten waren. Insoweit hat der Aufsichtsrat schon - oder nicht schon. Der Aufsichtsrat hat seine Verpflichtung zur Überprüfung der Wirksamkeit des Controllings - - ist dem schon gefolgt. Die Einrichtung eines weiteren Controllings ist zeitweilig überlegt, aber verworfen worden, weil das die Verantwortlichkeit der Geschäftsführung sozusagen entlastet hätte. Und außerdem hätte es ein Maß an Schnittstellen gegeben zu diesem weiteren Controlling, das dann funktional einfach nicht zu einem Mehrwert an Erkenntnissen geführt hätte. Also: Der Aufsichtsrat hatte und hat die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Controllings schon mit überwacht und im Rahmen auch seiner Fragen kritisch reflektiert.“⁵⁷⁶

Der Vorschlag des Aufsichtsrates, einen vierten Geschäftsführer zu benennen, wurde von den Gesellschaftern abgelehnt.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Wir haben dann mit dem gelebt, was uns die Gesellschafter gegeben haben. Wir haben zum Beispiel - - Eine Zeit lang hätten wir gern ein spezielles Aufsichtsratsmitglied für den Bau, Entschuldigung, ein spezielles Geschäftsführungsmitglied für den Bau gehabt, also einen vorübergehenden vierten Baugeschäftsführer. Das haben die Gesellschafter nicht akzeptiert.“⁵⁷⁷

Und weiter:

Zeuge Rainer Bretschneider: „Na, die inhaltliche Diskussion ging um die Frage: Kann sich der BER mit dem Defizit, das er hat, und dem Problem, das er hat, einen vierten Geschäftsführer erlauben, wo etwa München mit zweien auskommt? Das ist ja auch eine Frage sachlich und auch eine Sache medial. Dann gab es natürlich ganz unterschiedliche Einschätzungen, wie schnell so ein vierter Geschäftsführer sich einarbeiten kann, welche Effektivität er entwickelt. Und dann sind die Gesellschafter zu dem Ergebnis gekommen, dass in Abwägung aller dieser Argumente man diesen Vierten nicht will.“

⁵⁷⁶ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 121.

⁵⁷⁷ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 49.

Das ist so ein zustimmungspflichtiges Ding, und das kann der Aufsichtsrat nicht alleine. Das haben wir dann zur Kenntnis genommen. Und dann sage ich mal, jetzt ohne ins Detail gehen zu wollen: Dann bröckelten auch die einen oder anderen Aufsichtsratsmitglieder und haben gesagt: Sollen wir da Ärger mit den Gesellschaftern machen? - Und dann wurde das einfach nicht weiterverfolgt.“⁵⁷⁸

Auf Betreiben des Aufsichtsrates wurden hingegen die sogenannten Baufachgespräche eingeführt. Dazu wurden „in regelmäßigen Abstimmungen“ Gespräche mit den leitenden Verantwortlichen der Gesellschaft und der Firmen geführt.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Das ist natürlich eine relativ komplexe und sehr weitgehende Frage. Sie kennen die Ausgangssituation des Flughafens, wo die neuen Mannschaften gekommen sind; das ist so 2013, 2014, 2015. Da war die Eröffnung vielfach gescheitert, und die Verantwortlichen in Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung standen vor der Aufgabe, natürlich dieses Bauwerk zu vollenden, regelgerecht zu vollenden, fehlerfrei zu vollenden und natürlich möglichst kostensparend. Das war ja selbstverständlich. Der Flughafen war ja damals schon kostenmäßig aus der Form, um das mal so etwas untechnisch zu sagen. Und die Beteiligten haben die Möglichkeiten genutzt, die ihnen zur Verfügung standen, wobei das ausgesprochen schwierig ist, weil es gerade in der Zeit 13, 14, 15 und auch 16 zunächst einmal darum ging, klarzubekommen, wie eigentlich die Lage auf dem Flughafen war. Wie war also die bauliche Situation? Welche Baumängel waren da? Welche Baumängel kamen später? Das war ja das große Drama, dass es sehr lange gedauert hat, bis die Geschäftsführung und auch der Aufsichtsrat oder die Gesellschafter eigentlich Klarheit über den Zustand der Baustelle hatten. Es wurde Fehlern abgeholfen, und es wurden danach neue Fehler entdeckt, die man aber erst entdecken konnte, nachdem die zugrunde liegenden Fehler entfernt worden waren. Wenn man das berücksichtigt, hat es eine sehr intensive Diskussion gegeben, insbesondere in dem Aufsichtsrat, aber auch in den Gremien, vor allen Dingen im Haushalts- und Finanzausschuss des Aufsichtsrates. Und wir haben ja daneben, jedenfalls dann zu meiner Zeit, eine Reihe von zusätzlichen Gremien eingeführt, insbesondere die Baufachgespräche, die auf der einen Seite unter Leitung von Aufsichtsratsmitgliedern, nämlich von Herrn Schucht und von Herrn Preuß, die aus der Wirtschaft kamen und dementsprechenden Sachverstand mitbrachten - - Und da ging es natürlich auf der einen Seite um die Mängel in der Sache und natürlich auch um das Thema, wie das kostenmäßig auf der Seite möglichst optimal zu leisten ist. Das haben wir alles gemacht. Wir haben uns ausführlich berichten lassen.

⁵⁷⁸ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 52-53.

Es hat dazu auch bilaterale Abstimmungen gegeben von einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern mit der Geschäftsführung oder mit leitenden Mitarbeitern. Auch das war völlig neu, dass wir in regelmäßigen Abstimmungen nicht nur mit der Geschäftsführung gesprochen haben, sondern mit den leitenden Verantwortlichen der Gesellschaft, auch mit den leitenden Verantwortlichen der Firmen. Etwa Firma Bosch oder Firma Siemens sind regelmäßig einbestellt worden in Sitzungen der Gremien, und es ging immer darum, die Fehler zu beseitigen, zu optimieren und die Kosten zu senken. Im Übrigen ist das Finanzsystem natürlich ein solches, dass die Finanzierung der Gesellschaft über die Wirtschaftspläne oder über Vorlagen, begründete Vorlagen, in den Aufsichtsrat kommt; bzw. wenn dann notwendiges Geld gegeben sein muss, muss es ja die Gesellschafterversammlung beschließen. Der Aufsichtsrat hat ja keine Möglichkeit, eigenständig über Finanzierungen zu entscheiden, sondern die Finanzierungsquellen, welcher Art auch immer, sind letztlich in der Zuständigkeit der Gesellschafterversammlung, und das ist auch erfolgt.“⁵⁷⁹

Der Aufsichtsrat ließ sich zudem durch ein externes Ingenieurbüro monatliche Berichte - ohne Kenntnisnahme der Geschäftsführung - zum Stand der Bauarbeiten vorlegen.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, das Berichtssystem war outgesourct. Das hat ein Ingenieurbüro betrieben, die monatliche Berichte gemacht haben, und diese Berichte sind ohne die Geschäftsführung an den Aufsichtsrat gegangen. In der ersten Sitzung wurde ich bestellt, in der zweiten Sitzung habe ich dann berichtet, da habe ich einen Bericht vorgefunden, einen Fortschrittsbericht, den ich nicht kannte. Ich habe dann klargemacht, dass dieser Bericht nicht von der Geschäftsführung ist und ich auch diesen Fortschrittsbericht nicht kommentiere. Da hat sich der Aufsichtsrat ein bisschen verwundert und mokiert, aber der Bericht ist, tja, völlig an der Geschäftsführung von der Flughafen-gesellschaft vorbei in den Aufsichtsrat gegangen - für mich ein Unding. Also, ich komme aus der Industrie, da gibt es Disziplin in solchen Fragen, und die gab es da nicht. Insofern haben wir gesagt: Wir machen das nicht mehr mit. - Es ist natürlich schwierig, so ein System schlagartig umzustellen. Aber wir haben dann ein Team zusammengestellt, die mit diesem Ingenieurbüro diese Berichte neu gemacht haben. Und die Berichte wurden ab dann aus unserem Haus, aus dem Haus FBB selber - - Wir haben die Ingenieurbüros überwacht, nicht die uns. So. Und am Ende haben wir dann ein Berichtssystem geführt, was ziemlich zuverlässig war, wo wir auch klar die Probleme und auch die Fortschritte vorgestellt hatten. Aus den 120 Ingenieurbüros, die da liefen, haben wir innerhalb der zwei Jahre, ich glaube, zwölf gemacht - - reduziert.“⁵⁸⁰

⁵⁷⁹ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 26-27.

⁵⁸⁰ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 31.

Der Zeuge Bretschneider kritisierte die dysfunktionale Kommunikation zwischen Baustelle und Geschäftsführung. Im insbesondere bis ins Jahr 2012 genutzten Ampelsystem habe dies dazu geführt, dass auftretende Schwierigkeiten stets mit der Farbe Gelb als „*schwierig, aber letztlich lösbar*“ angezeigt wurden. Der Aufsichtsrat habe daher versucht, sich mit der Einführung von Baufachgesprächen und der Berichterstattung durch den TÜV neue Informationsquellen zu erschließen.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Also, ein zentrales Argument ist das, was auch der damalige Landesrechnungshofbericht schon enthält: dass die Kommunikation zwischen den praktisch Arbeitenden und der Geschäftsführung in irgendeiner Weise verloren gegangen ist.“

Ich darf daran erinnern, dass insbesondere bis 2012 ein Ampelsystem zur Kommunikation installiert gewesen war. Also, „Grün“: Bei Vorgängen ist alles in Ordnung. „Gelb“: Es ist Gefahr, es ist schwierig, wir sind außerhalb der Pläne. „Rot“ ist: Es brennt, sage ich jetzt mal.

Und im Rahmen dieser Kommunikation hat sich eine Kultur entwickelt, dass alles, was an Schwierigkeiten und Problemen aufgetaucht ist, immer unter „Gelb“ gemeldet worden ist - also: schwierig, aber letztlich lösbar -, sodass am Ende die Geschäftsführung - jedenfalls kann man ihr das Gegenteil nicht beweisen - bis zum Ende fest daran geglaubt hat, man könne den Flughafen mit gewissen Einschränkungen eröffnen.

Und die Leute haben die Fehler nicht nach oben gemeldet, weil sie Angst hatten. Also, irgendwie wurde das unterdrückt. Keiner wollte - - Am Ende: Keiner wollte derjenige sein, der die letzte Axt an das Gerüst - BBI damals - legt. So ist das gewesen.

Und die Konsequenz daraus, die wir ja dann gezogen haben - also, neben vielen anderen Konsequenzen -, war, dass wir gesagt haben: Wir verlassen uns nicht allein auf die Kommunikationssysteme mit der Geschäftsführung, sondern wir machen eine doppelte Sache. Wir bitten den TÜV, im Aufsichtsrat vorzutragen und im Übrigen auch seine Berichte möglichst vorher zu verschicken, dass wir sie lesen können.

Und zweitens: Wir gehen in die Baufachgespräche und reden mit den leitenden Angestellten vis-à-vis.

Und es ist ja eine gewisse Erfahrung, sage ich jetzt mal, die Sie als Leiter haben können: Wenn Sie mit zwei Geschäftsführern reden oder mit zwei Verantwortlichen reden - die können ein bestimmtes Image aufrechterhalten. Aber wenn Sie mit 25 oder 20 leitenden Angestellten sprechen, dann können Sie bestimmte Vorfälle schlecht verheimlichen. Irgendeiner verspricht sich da immer oder sagt etwas, was er nicht sagen soll, und schwupps können Sie den Faden aufgreifen.

Also, das war unsere Gegenstrategie: TÜV als unabhängigen Gutachter, Baufachgespräche und Einzelgespräche mit den Firmen im Einzelfall.

Das hat dann dazu geführt, dass wir, jedenfalls im Großen und Ganzen, deutlich besser über den Ablauf des Baus informiert waren. Klammer auf: Auch da sind wir überrascht worden, ja, dass irgendwie der TÜV auf einmal kam und sagte: „Aber da ist noch was“, oder dass die Firma auf einmal sagte: „Wir haben jetzt drei Probeläufe gemacht; es klappt immer noch nicht.“

Aber das Entscheidende war, dass wir versucht haben, ein Klima zu schaffen, dass die Mängel ausdrücklich angesprochen worden sind.“⁵⁸¹

Der Auftrag an den TÜV beschränkte sich auf die Begutachtung von „*allen eröffnungsrelevanten Positionen*“.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Der TÜV hatte den Auftrag, sich zu allen eröffnungsrelevanten Positionen zu positionieren. Das muss nicht unbedingt jedes funktionierende Klo sein und auch nicht jede Türklinke. Aber alles das, was eröffnungsrelevant ist, also was zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme für die Genehmigung fertig sein muss, das sollte der nachgucken. Ob die Fliesen an der Wand und die Farbe an der Wand und ob die Holzvertäfelung - - Das war unwichtig. Und das sollte er natürlich tun, wenn es eröffnungsrelevant ist. Wenn Sie jetzt zum Beispiel, sagen wir mal, bestimmte Brandschutzmelder haben, die sozusagen acht Wochen vor der Eröffnung funktionieren müssen, dann hat es keinen Sinn, den TÜV drei Jahre vor der Eröffnung diese Brandschutzmelder prüfen zu lassen, weil im Baugeschehen so viele Handwerker dagegen hauen, dass die sowieso wieder alle kaputt sind. Ich nehme das für die Handwerker ausdrücklich zurück.“⁵⁸²

⁵⁸¹ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 45-46.

⁵⁸² Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 59-60.

4. Bürgencontrolling

Neben den Controllingberichten der Geschäftsführung wurde zudem das sogenannte Bürgencontrolling eingerichtet. Hierbei handelte es sich um ein projektbegleitendes Controlling, welches im Zuge der Bürgschaftsübernahme der Gesellschafter für externe Kreditgeber der Flughafengesellschaft installiert wurde. Die Aufgabe wurde durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC wahrgenommen.⁵⁸³

Der 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin (BER I) stellte hierzu fest:

„dass es sich bei dieser Berichterstattung nicht um ein Controlling auf der Basis von durch PwC selbst ermittelten Fakten handelte. Vielmehr prüfte der Bürgenmandatar lediglich nochmal die dem Aufsichtsrat zur Verfügung gestellten Unterlagen aus Sicht der Bürgeninteressen“⁵⁸⁴

Das Bürgencontrolling war das Prüfungsinstrument der Gesellschafter und wurde parallel zu den anderen „*Prüfsystemen*“ eingesetzt.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Das Bürgen-Controlling war eine Sache, die der Gesellschafter organisiert hat, weil der Gesellschafter ja die Bürgschaften verantwortet. Und darüber hat er einen unabhängigen Dritten beauftragt, der die gesamten Finanzvorgänge noch mal eigenständig untersucht hat zur Validierung der Bürgschaften. Ich bin mir im Moment nicht sicher, ob die Unterlagen überhaupt dem Aufsichtsrat zugänglich waren. Das war eine originäre Zuständigkeit der Gesellschafter, und ich glaube, das ist nicht den Aufsichtsratsmitgliedern gegeben worden. Muss ich jetzt - - also nicht mit hundertprozentiger Sicherheit, aber ziemlich sicher. Das Bürgen-Controlling war beim Gesellschafter und war eigenständig. Und das war ja auch immer diese Frage der Unabhängigkeit der verschiedenen Prüfsysteme. Es gab ja durchaus ein Interesse daran, dass die Prüfsysteme unabhängig sind und nicht miteinander kommunizierten - Wirtschaftsprüfer, Bürgen-Controlling, TÜV.“⁵⁸⁵

Zeuge Christian Görke: „Parallel hatten wir auch natürlich ein Controlling. Die Eigentümer hatten ein Bürgencontrolling, weil wir natürlich eine hundertprozentige Bürgschaft

⁵⁸³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 387.

⁵⁸⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 370.

⁵⁸⁵ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 50-51.

ausgereicht hatten. Und da freut sich ja jede Bank. Und deshalb mussten wir - und haben wir - frühzeitig unter den Gesellschaftern auch dieses Controlling verabredet, ich glaube, das war PwC, die für uns dann auch parallel zu meinem Beteiligungsreferat auch noch alle Unterlagen der FBB, die zumindest im Aufsichtsrat verfügbar waren, auch immer mit sondiert bzw. begleitet haben, sodass wir zumindest aus den Aktenlagen das Bild hatten. Dass das nicht immer gestimmt hatte, sonst wäre es ja zu einer Eröffnung 2017 gekommen, will ich jetzt mal einfach so dahingestellt sehen.“⁵⁸⁶

⁵⁸⁶ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2024, Seite 115.

V. Kosten: Bauausführende Firmen und Nachunternehmer

Im folgenden Kapitel wird dargelegt, welche Folgen die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens für Nachunternehmer zeitigte. Zudem setzt sich das Kapitel mit der Bezahlung von bauausführenden Firmen bei auftretenden Mängeln auseinander. Im Besonderen werden hier die Fragen 1.3, 4 und 5 des Einsetzungsbeschlusses beantwortet.

1. Folgen und Kosten durch Terminverschiebungen

Der Zeuge Amann sagte aus, dass die Terminverschiebung im Jahr 2012 zu Aufwendungen der bauausführenden Firmen und deren Nachunternehmer führte. Diese jedoch „*mit entsprechender Honorierung einhergingen*“.

Zeuge Horst Amann: „Die Verschiebung des Termins führte zu weiteren Aufwendungen. Der Nachunternehmer, wobei zu präzisieren wäre, was „Nachunternehmer“ sind - - Also, es gibt in der Baubranche den Auftragnehmer, der kann auf der ausführenden Seite Nachunternehmer haben, oder es sind Dritte gemeint, die in der Folge des Flughafens Einbußen hatten. Was die Bauseite betrifft, führte das für die Auftragnehmer und deren Nachunternehmer zu weiteren Aufwendungen, die dann auch mit entsprechender Honorierung einhergingen.“⁵⁸⁷

Nach Aussage des Zeugen Mehdorn ergaben sich für die Ladenbetreiber keine Regressansprüche nach der Terminverschiebung, da der Eröffnungstermin nicht explizit in die Mietverträge für Gewerbeflächen aufgenommen worden war.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, in keinem Mietvertrag stand ein Termin. Keiner kann sich mit seinem Mietvertrag auf einen Eröffnungstermin beziehen. Die Verträge waren so ausgestaltet, dass sie terminoffen waren. Insofern konnte auch keiner Regressansprüche stellen. Dass viele eine Erwartungshaltung hatten, das kann ich mir vorstellen, aber Ansprüche bestanden nicht.“⁵⁸⁸

Insgesamt 80 Geschäfte und gastronomische Einheiten waren davon betroffen. Die Flughafengesellschaft bot als Abhilfe in der Regel Vertragsverlängerungen an.

Zeuge Prof. Dr. Rainer Schwarz: „Ja, also, das war wirklich ein sehr ernsthaftes Thema, dass sich viele Firmen, wie Sie das gerade schildern - ich glaube, insgesamt 80 Geschäfte und gastronomische Einheiten sollten ja da eingerichtet werden -, schon ein paar Wochen vor der gescheiterten Inbetriebnahme darauf eingerichtet hatten. Und mit allen Firmen ist gesprochen worden, und mit allen Firmen ist am Ende des Tages

⁵⁸⁷ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 21.

⁵⁸⁸ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 59.

auch eine Lösung gefunden worden. Die bestand im Wesentlichen eigentlich darin, dass Vertragsverlängerungen vorgenommen wurden. Also, das heißt - - Wie gesagt, damals ging man ja noch davon aus, 2013 wird das eröffnet. Das heißt, ein Unternehmen hatte, ich sage mal, einen Fünfjahresvertrag. Prominentestes Beispiel, weil größtes Beispiel, war der Duty-free-Laden gewesen. Der Duty-free-Laden, das war eine Millioneninvestition. Der Betreiber war Gebrüder Heinemann. Die hatten einen - weiß ich nicht mehr genau - Fünf- oder Siebenjahresvertrag gehabt. Und dadurch, dass man zunächst mal dachte, das verschiebt sich jetzt um ein Jahr, ist natürlich klar, dass da Kosten entstanden sind, und man hat dann den Vertrag um entsprechend zwei oder drei Jahre verlängert. Das heißt, der Betreiber hatte damit drei Jahre länger Zeit, die Kosten, die entstanden sind, über die Laufzeit zu amortisieren. Das war der Regelfall gewesen. Ich kann mich auch erinnern: Es gab auch Lösungen, wo man - - Das waren so kleinere Geschäfte - ich weiß gar nicht mehr, wie die hießen -, irgendwie so ein Andenkengeschäft oder so was. Denen haben wir dann in Tegel ein Geschäft gegeben, dass er das betreiben konnte. Dass jetzt nun Abfindungen gezahlt wurden oder Ausgleichzahlungen gemacht wurden, kann ich mich nicht erinnern. Ich halte es nicht für ausgeschlossen. Aber wenn, dann war das allenfalls im überschaubaren Umfang. Also, ich sage mal, an die größeren Betreiber kann ich - - Also, Heinemann war das prominenteste Beispiel. Das wurde so gelöst, wie ich gerade gesagt habe. Es kann sein, dass kleinere dabei waren. Ich glaube, es gab so einen Busunternehmer; der war auch medial immer sehr präsent gewesen. Der hatte so einen Transferservice da ein- - Also, das waren jetzt keine Ladengeschäfte, sondern so einen Transferservice hatte der eingerichtet. Mit dem wurde auch lange verhandelt. Aber was da für eine Lösung gefunden wurde, das weiß ich gar nicht mehr. Kann sein, dass in dem Fall möglicherweise auch ein Schadensersatz gezahlt wurde. Aber das müssen relativ überschaubare Beträge gewesen sein.⁵⁸⁹

⁵⁸⁹ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 94-95.

2. Bezahlung von bauausführenden Firmen und Nachunternehmern

Voraussetzung für die Bezahlung der bauausführenden Firmen waren eine erfolgreiche Abnahme von Teilbauleistungen vor Ort sowie die Kompatibilität des „*Leistungstand[es] mit der Forderung der Rechnungen*“. Lagen diese vor, wies die kaufmännische Abteilung der Flughafengesellschaft die „*bargeldlos[en]*“ Zahlungen an.

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Ja, die Bauleistungen, die ja EU-weit ausgeschrieben wurden, wurden durch die Bauleitung, durch den Projektsteuerer, durch die interne Organisation begleitet. Insofern wurden vertragsgemäß dann Abschlagszahlungen, wenn sie vereinbart waren, geprüft, aufwendig geprüft durch alle Instanzen innerhalb des Projektes. Und dann wurde zusammen mit der Projektsteuerung und den beteiligten Verantwortlichen der Baufortschritt festgestellt, abgeglichen dann mit der Forderung der Rechnungen. Und wenn dies alles so war, dass also der Leistungstand mit der Forderung der Rechnungen kompatibel war, wurde das ganze Paket dann durch die Zentralabteilung kaufmännische Dienste innerhalb der Flughafengesellschaft zur Anweisung gegeben. Das alles beruht immer auf einem Vieraugenprinzip, sodass also alle Instanzen, die damit beschäftigt waren, eben auch diese Unterlagen geprüft hatten. Und dann wurden eben entsprechende Zahlungen an den Auftragnehmer durchgeführt. Die Höhe der Zahlungen war immer nach Vertrag. Und das war natürlich unterschiedlich, was in den einzelnen Verträgen vereinbart wurde, welche Zahlungsziele dort festgelegt worden sind. Und dann wurde entsprechend die Zahlung an die Unternehmer - bargeldlos natürlich - geleistet. Wenn diese Leistungen, die offen waren, erledigt wurden, wurde wieder das gleiche Prozedere, was ja grundsätzlich bei allen Aufträgen angewendet wurde, durchgeführt. Es wurde vor Ort begutachtet, und dann entsprechend die Anweisung an die kaufmännischen Dienste gegeben, dann für diesen speziellen Fall eben diese Zahlung dann wieder durchzuführen.“⁵⁹⁰

Zeuge Dr. Körtgen bekräftigte, es habe nach seiner Kenntnis keine Barauszahlungen an die bauausführenden Firmen gegeben.

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „nach meinem Kenntnisstand absolut keine Barauszahlungen erfolgt - nach meinem Kenntnisstand zu keiner Zeit, wo ich das nachvollziehen könnte.“⁵⁹¹

⁵⁹⁰ Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 50.

⁵⁹¹ Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 51.

Die Zeugen Dr. Körtgen und Mehdorn bestätigten, auftretende Baumängel mussten auf „Kosten der Auftragnehmer“ beseitigt werden, ehe eine Bezahlung angewiesen wurde. Dies sei durch die Bauleitung der Flughafengesellschaft sichergestellt worden.

Zeuge Dr. Manfred Körtgen: „Wenn da Bauleistungen nicht dem Auftragsoll entsprechen haben, wurde das durch die Bauleitung angemahnt und ist auch überwacht und korrigiert worden. Wenn das im Rahmen der vorhandenen Auftragsvergaben war, sind die Baumängel natürlich auf Kosten der Auftragnehmer behoben worden. Das ist der Regelfall. Zusatzleistungen werden ja immer abgestimmt, ob sie vergütungspflichtig waren oder sind, und dann wurde das entsprechend aufgelistet und abgearbeitet. Aber Baumängel grundsätzlich, die auf dem Auftrag beruhen, muss der Auftragnehmer auf seine Kosten natürlich korrigieren.“⁵⁹²

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Wenn Mängel aufgetreten sind oder festgestellt wurden, dann wurden die Arbeiten nicht abgenommen. Die wurden erst bezahlt, wenn die abgenommen waren und von einem Kontrolleur von uns quergeschrieben wurden. Danach gab es keinen Zahlungsverkehr mehr von uns.“⁵⁹³

Kam es zu mangelbehafteter Bauausführung, fiel die Prüfung einer etwaigen „Abwicklung der Vertragsverhältnisse“ oder die „Klärung von Regressansprüchen“ in die Zuständigkeit der Geschäftsführung. Sofern die Geschäftsführung zu dem Ergebnis gelangte, ein Vergleich sei die beste Alternative, bedurfte dessen Abschluss ab einen gewissen Schwellenwert der Zustimmung des Aufsichtsrates. Hierzu habe es „etliche Vorlagen“ gegeben.

Zeuge Johannes Werner: „Also die Abwicklung der Vertragsverhältnisse oder die Klärung von Regressansprüchen aus den Vertragsverhältnissen ist eine Angelegenheit des operativen Geschäfts, weil, wenn man das verantwortlich betreiben will, dann muss man die Verträge kennen, dann muss man auch die, sagen wir mal, Pflichten gerade kennen, dann muss man auch genau erkennen, was ist schiefgelaufen oder wo sind die Verantwortlichkeiten. Das setzt also ein Maß an Kenntnis der Rechtsgrundlagen und der tatsächlichen operativen Abläufe voraus, die die Gesellschafter nicht haben. [...] Und deswegen ist es so gewesen, dass die Geschäftsführung in ihrer originären Verpflichtung diese Schadenersatzansprüche geprüft hat, sie, wenn sie aussichtsreich waren, durchgesetzt hat. Und dann ist auch - da erinnere ich mich jetzt aber nicht an Details, weil Sie jetzt von einem Verzicht sprachen; das ist mir jetzt nicht präsent - bei der

⁵⁹² Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seiten 79-80.

⁵⁹³ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 65.

Gestaltung der Vertragsverhältnisse von der Geschäftsführung auch angedacht worden: Wie müssen wir eigentlich mit diesen Unternehmen noch weiter zusammenarbeiten? - Aber auf Ihre Frage: Zuständigkeit der Gesellschafter war das nicht.“⁵⁹⁴

Und weiter:

Zeuge Johannes Werner: „Also, Raum für eine Grundsatzentscheidung über die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen haben die Gesellschafter nicht getroffen. Und ich überlege jetzt gerade, wie eine solche Entscheidung hätte aussehen sollen, weil die Prüfung und Entscheidung über die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen sind ja vertragsbezogen. Da gibt es keine pauschale Regelung. Und es hätte auch in keinem Fall von der Gesellschafterseite eine Ansage gegeben: Seid da mal vorsichtig oder vergleicht euch lieber. - Das hätten wir nicht getan. Wir haben auch deshalb keine solche Entscheidung getroffen, weil wir erstens gesehen haben, dass jeweils vorgangsbezogen eine Unterrichtung des Aufsichtsrats, auch die Herstellung sozusagen, zumindest die Kenntnisnahme und bei Bedarf auch Wegweisungen des Aufsichtsrates da eingepflegt worden sind. Und zum Zweiten: Die Geschäftsführung ist in einer kaufmännischen Verantwortung; das beschreibt das GmbH-Gesetz. Die hat in Wahrnehmung ihrer kaufmännischen Sorgfalt Ansprüche zu prüfen, im Zweifel geltend zu machen. Und wenn keine Aussicht besteht, sie geltend zu machen, ist das dann auch einem Vergleich zugänglich, wenn es unter Berücksichtigung der Interessen des Unternehmens vertretbar erscheint. Das sind also gesetzlich geltende Maßstäbe und Verantwortlichkeiten, die auch sozusagen für diese Behandlung in den Gremien maßgeblich waren.“⁵⁹⁵

Und weiter:

Zeuge Johannes Werner: „Es gibt im Gesellschaftsvertrag eine Bestimmung, dass vor Abschluss von Vergleichen - da gibt es einen bestimmten Schwellenwert, aber der ist so, dass der in den Fällen, die Sie hier andeuten, sicherlich erreicht wäre - - die Geschäftsführung vor dem Abschluss von Vergleichen der Zustimmung des Aufsichtsrates bedurfte. Und ich erinnere mich jetzt an einige Vorlagen, die dann auch tatsächlich eine genaue Darstellung des Sachverhalts beinhaltet haben und der Gründe, warum man hier keine hinreichende Aussicht sieht, Ansprüche durchzusetzen, sei es, dass der Sachverhalt eben nicht hinreichend aufgeklärt ist, sei es, dass sich Rechtsfragen stellen, die in einer justiziellen Behandlung nicht hinreichend absehbar sind. Und darüber hat der Aufsichtsrat dann einen Beschluss gefasst. Dazu gibt es etliche Vorlagen. Also

⁵⁹⁴ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 77-78.

⁵⁹⁵ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 78.

auf Ihre Frage: Die Geschäftsführung war nicht frei, Vergleiche abzuschließen, sondern in dem Rahmen auch sozusagen Geldforderungen zurückzustellen, sondern sie bedurfte dafür - sicher schwellenwertabhängig; aber allzu hoch waren diese Schwellenwerte nicht - der Zustimmung des Aufsichtsrates.“⁵⁹⁶

⁵⁹⁶ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 79.

VI. Kosten: Managervergütung und -haftung

Das folgende Kapitel befasst sich mit der Vergütung und der Haftung der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft. Zu Beginn werden die Gründe des Ausscheidens der verschiedenen Geschäftsführer dargelegt. Anschließend wird in den Blick genommen, inwiefern D&O-Versicherungen zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen herangezogen wurden. Abschließend widmet sich das Kapitel der Ausgestaltung der Managervergütungen und Abfindungen. Im Besonderen werden hier die Fragen 7, 8, 11 bis 13 des Einsetzungsbeschlusses beantwortet.

1. Personelle Veränderungen in der Geschäftsführung

Abberufung des technischen Geschäftsführers Dr. Körtgen

Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft beschloss, die Abberufung von Dr. Körtgen in seiner Sitzung am 16./17. Mai 2012 mit Wirkung zum 1. Juni 2012. Übergangsweise sollte der Sprecher der Geschäftsführung, Prof. Dr. Schwarz, die Geschäfte des Ressorts führen.⁵⁹⁷ Wesentlicher Grund war die von den Aufsichtsratsmitgliedern wahrgenommene zu optimistische Einschätzung und mangelhafte Informationspolitik der Geschäftsführung. Zumal der Geschäftsführer Dr. Körtgen in den vorangegangenen Aufsichtsratssitzungen den Inbetriebnahmetermin als gesichert bestätigt hatte.⁵⁹⁸

Die Berufung wie auch die Abberufung von Geschäftsführern erfolgte durch den Aufsichtsrat mit Zustimmung der Gesellschafter. Solche Entscheidungen wurden im sogenannten Präsidialausschuss des Aufsichtsrates vorberaten. Allerdings merkte der Zeuge Bretschneider an, dass „*Entlassungen oder Aufhebungsverträge*“ gemäß Satzung nicht in die Zuständigkeit des Aufsichtsrates gefallen wären.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Die Personalwechsel in der Geschäftsführung sind ja im Rahmen der Zuständigkeit der Satzung da - - Also, die Berufung von Geschäftsführern kann nur durch den Aufsichtsrat mit Zustimmung der Gesellschafter erfolgen. Das ist alles der Fall. Auch die Trennung damals von Herrn Körtgen und Herrn Schwarz ist so erfolgt. Bei Herrn Mehdorn ist es so, dass er aus eigenem Antrieb gegangen ist. Dann hatten wir noch den - - damals den Personalgeschäftsführer. Der ist aber einfach ausgeschieden und nicht verlängert worden; da war nichts.“⁵⁹⁹

⁵⁹⁷ FBB GmbH, Protokoll der a. o. Aufsichtsratssitzung am 16.5.2012, FBB 254, Bl. 108 ff. (Seiten 124 f.).

⁵⁹⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 346.

⁵⁹⁹ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 44.

Und weiter:

Zeuge Rainer Bretschneider: „Wobei es da auch eine ganz interessante Sache gibt: Der Aufsichtsrat ist zuständig für die Bestellung von Geschäftsführern. Und er berät in dem sogenannten Präsidialausschuss über Personalien mit einem Gehalt über 120 000 Euro, also leitende Mitarbeiter. Es steht aber keine Zuständigkeitsregelung für Entlassungen oder Aufhebungsverträge in dem Regelwerk drin. Also, ich habe das Regelwerk ja nicht gemacht. Dahinter steht offensichtlich die Philosophie, dass die Gewinnung von Mitarbeitern langfristig auch die Gesellschaft langfristig bindet - wenn ich einen einstelle, habe ich ihn zehn Jahre und er kostet so viel - und die Trennung von Mitarbeitern nicht eine solche finanzielle Bedeutung hat. Deswegen ist die Trennung von Mitarbeitern nicht im Regelwerk für den Aufsichtsrat drin.“⁶⁰⁰

Abberufung und Kündigung des Sprechers der Geschäftsführung Prof. Dr. Schwarz

Aus Gründen der Kontinuität wurde von einer zeitgleichen Abberufung des Sprechers der Geschäftsführung, Prof. Dr. Schwarz, zunächst abgesehen. Überdies fiel der Baubereich eindeutig in die Zuständigkeit des technischen Geschäftsführers. Erst in der zweiten Jahreshälfte 2012 verlor Prof. Dr. Schwarz das Vertrauen des Aufsichtsrates durch das Bekanntwerden der McKinsey-Schreiben und die fehlende Information hierüber an den Aufsichtsrat. Mit sofortiger Wirkung am 16. Januar 2013 wurde Prof. Dr. Schwarz durch den Aufsichtsrat abberufen und die Beendigung des Anstellungsvertrags zwischen der Flughafengesellschaft und Prof. Dr. Schwarz vorbereitet.⁶⁰¹ Allerdings wurde die Kündigung – zu unterscheiden von der Abberufung – mit Teilurteil des Landgerichts Berlin vom 23. Oktober 2014⁶⁰² für nicht wirksam erklärt.⁶⁰³

Wesentlicher Grund für die Unwirksamkeit der Kündigung habe in der nicht fristgemäßen Geltendmachung bestanden.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Und das hat in persona von Schwarz gesagt, dass es möglicherweise bestimmte Gründe gegeben hat, die eine fristlose Kündigung erlaubt hätten; aber die seien nicht fristgemäß geltend gemacht worden, und deswegen könne man nicht fristlos kündigen. Das war der Fall, auf den ich Bezug genommen hatte.“⁶⁰⁴

⁶⁰⁰ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 54.

⁶⁰¹ FBB GmbH, Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16.1.2013, Seite 4.

⁶⁰² Landgericht Berlin, Urteil vom 23.10.2014 Az. 93 O 55/13, LG Berlin 6, Bl. 55 ff.

⁶⁰³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 347.

⁶⁰⁴ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 59.

Der Zeuge Seidel bestätigte, die Abberufung von Prof. Dr. Schwarz sei durch den Verlust der „*Vertrauensbasis*“ seitens des Aufsichtsrates motiviert gewesen. Die abschließende Beratung habe „*ohne Referenten und ohne Begleitung*“ stattgefunden.

Zeuge Thomas Seidel: „In der Geschäftsführung. Ja, das - - Einen besonders dramatischen Wechsel, Sie hatten, glaube ich, gerade Herrn Prof. Schwarz vor mir hier, gab es natürlich mit Herrn Prof. Schwarz, weil wir alle davon ausgegangen sind - alle Aufsichtsräte -, dass wir fristgemäß eröffnen können. Und dann kam dieser berühmte Anruf. Das ist, glaube ich, medial ausreichend gewürdigt worden in der Zeit nach der Verschiebung. Und es ist dann im Aufsichtsrat diskutiert worden, [...] wie der Aufsichtsrat mit dem Personal der FBB umzugehen hat nach dieser Verschiebung. Ich denke, dass der Aufsichtsrat so, wie ich das wahrgenommen habe, überhaupt keine Vertrauensbasis mehr zu dem Geschäftsführer Bau hatte, weil es eben so plötzlich und überraschend kam, diese Absage, und es keine Vorwarnungen gab. Und wie kritisch das für die Spitzenpolitiker der Region war, merkte man ja dann hinterher an der medialen Begleitung und Aufregung natürlich auch. Und bei Herrn Prof. Schwarz war es am Ende auch so, dass man, so mein Eindruck, glaubte, einen Neuanfang machen zu müssen, dass man mit diesem Geschäftsführer diesen Flughafen nicht fertigbauen konnte, obgleich er nach seinen Arbeitspapieren natürlich nicht für den Bau explizit zuständig war. Ich nehme an, er hat diese Facetten auch dargestellt. Und Sie wissen auch alle, dass die Gesellschafter den Arbeitsprozess gegen Herrn Prof. Schwarz verloren haben. Das heißt, Herr Schwarz hat, ich glaube sogar, in allen Punkten - ich bin mir nicht mehr sicher, müsste man nachlesen -, also zumindest in vielen Punkten, sage ich mal ein bisschen neutraler, diesen Prozess gewonnen. Trotzdem war es, denke ich, für die Entscheider klar, dass es so nicht mehr weitergeht und dass man eine völlig neue Besetzung der Geschäftsführung benötigt. Diese Diskussion fand aber im Aufsichtsrat statt. Solche Diskussionen, Personaldiskussionen finden auch ohne Referenten und ohne Begleitung statt.“⁶⁰⁵

⁶⁰⁵ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 106.

Anstellung und Trennung von Horst Amann und Hartmut Mehdorn

Nach der Abberufung von Prof. Dr. Schwarz verblieb Horst Amann als einziger Geschäftsführer und übernahm auch die Aufgaben außerhalb des Baubereiches. Am 8. März 2013 wurde Hartmut Mehdorn Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft.⁶⁰⁶

Zum Hintergrund der Anstellung Mehdorn führte dieser selber aus:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Ich war, als ich da kam, schon im hohen Rentenalter, wenn Sie so wollen, und Herr Stolpe, mit dem ich befreundet war, hat mich da persönlich in die Pflicht genommen und gesagt: Mehdorn, wir haben hier Not, kommen Sie, und Sie müssen das so lange machen, bis wir einen neuen Geschäftsführer gefunden haben. Jetzt finden wir keinen, jetzt ist da Chaos, jetzt ist das nicht gut.“⁶⁰⁷

Das Verhältnis zwischen dem Technischen Geschäftsführer Amann und der neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung Hartmut Mehdorn erwies sich alsbald als angespannt. Die Geschäftsführer verfochten zwei unterschiedliche Ansätze, um den Flughafen fertigzustellen. Während der Technische Geschäftsführer Amann für eine gründliche Bestandsaufnahme bei gleichzeitigem Baustopp plädierte, bevorzugte der neue Vorsitzende der Geschäftsführung eine Beschleunigung der Bautätigkeit⁶⁰⁸.

Zeuge Horst Amann: „Also, auch damit konnte ich nicht punkten, sondern in der Folge war dann die Situation die, dass Mitte März, ich glaube, am 14., der Herr Dr. Mehdorn berufen worden ist als neuer Vorsitzender der Geschäftsführung. 2013. 14. März 2013, glaube ich - also, da war ich gerade mal ein knappes Dreivierteljahr am Flughafen -, wurde Dr. Mehdorn berufen als Vorsitzender der Geschäftsführung und offensichtlich mit der Aufgabe, auch meine Aufgabe wahrzunehmen, also Flughafen fertigstellen. Für mich bedeutete dies, quasi mit Beginn seiner Amtstätigkeit, dass ich keine Handlungsmöglichkeit mehr hatte.“⁶⁰⁹

Zum gleichen Punkt äußerte Zeuge Mehdorn:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Herr Amann war verabredungsmäßig zuständig für die Bestandsaufnahme: Was ist noch zu tun? Wo sind Fehler? Wo läuft das nicht richtig? - Herr Amann hat dazu den TÜV beauftragt. Der TÜV kam dann mit Teams und noch vier

⁶⁰⁶ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 320.

⁶⁰⁷ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 20.

⁶⁰⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 321 f.

⁶⁰⁹ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 17.

weitere andere Firmen, die durchs Haus gelaufen sind, die eine Bestandsaufnahme gemacht haben.

Meine Kritik an Herrn Amann war, dass alles, was die gefunden haben, nicht in ein gemeinsames EDV-Problem eingepflegt wurde. Zum Teil haben die Doppelarbeit, doppelte Beanstandungen gemacht. Wenn einer einen Lichtschalter oder eine Steckdose gefunden hat, die kein Nummernlabel hat, dann ist das ein Fehler, der sich mit der Anzahl der Steckdosen multipliziert, aber nicht 5 000 Fehler. Das ist ein Fehler, der eine Behebungsgeschichte hat. Also, ich war nicht zufrieden mit dem, was da passiert.

Parallel davon gab es keine Arbeit am Flughafen. Niemand hat gearbeitet. Die haben alle auf das Ende der Bestandsaufnahme gewartet. Und das Ende der Bestandsaufnahme, so wie die das gemacht haben, das war nicht zu sehen. Wir mussten das beschleunigen. Ich glaube, dass das auch richtig war, dass wir uns da getrennt haben.“⁶¹⁰

Schließlich verließ der Technische Geschäftsführer Amann die Flughafengesellschaft im Oktober 2013.⁶¹¹ Seine Abberufung wurde zunächst im Personalausschuss debattiert. Die abschließende Abstimmung im Aufsichtsrat ergab ein „*sehr unterschiedlich[es] [Bild], wer sich wie zu der Abberufung von Herrn Amann verhalten hat*“⁶¹² und mündete in einem „*mehrheitliche[n] Beschluss*“⁶¹³.

Hartmut Mehdorn kündigte bereits im Dezember 2014 sein Ausscheiden aus der Geschäftsführung im folgenden Jahr an. Der Zeuge Mehdorn bekundete vor dem BER II, dies sei seine eigene Entscheidung gewesen. Als Gründe gab er an, die Abläufe im Flughafenprojekt hätten ihn persönlich frustriert und in der Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat habe eine „*Misstrauenskultur*“ von Seiten des Aufsichtsrates geherrscht. Dieses fehlende Vertrauen habe letztlich den Ausschlag gegeben.⁶¹⁴

⁶¹⁰ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 44.

⁶¹¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 508.

⁶¹² Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 97-98.

⁶¹³ Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 98.

⁶¹⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 323.

Anstellung und Entlassung von Dr. Mühlenfeld

Der Nachfolger in der Funktion als Vorsitzender der Geschäftsführung wurde Dr. Mühlenfeld, der von März 2015 bis März 2017 in dieser Tätigkeit wirkte. Unter den Gesellschaftern war insbesondere das Land Brandenburg darum bemüht, bei der weiteren Besetzungspraxis der Führungsgremien auf mehr Fachkompetenz aus Industrie und Wirtschaft zu achten, als dies zuvor der Fall gewesen war. Die Anstellung von Herrn Dr. Mühlenfeld war ein Ergebnis dieser Bestrebung.⁶¹⁵

Herr Dr. Mühlenfeld wurde im März 2017 auf Beschluss des Aufsichtsrates von seinen Aufgaben als Vorsitzender der Geschäftsführung entbunden. Vorangegangen war die Entscheidung Herrn Dr. Mühlenfelds Mitte Februar 2017, sich von dem damaligen Bauleiter Herrn Marks zu trennen, nachdem im Januar 2014 die erneute Verschiebung des für Oktober geplanten Eröffnungstermins bekannt gegeben worden war. Die Freistellung des Bauleiters Herrn Marks wurde im Einvernehmen mit der damaligen Finanzgeschäftsführerin Frau Fölster getroffen und am selben Tag dem Präsidialausschuss des Aufsichtsrates mitgeteilt. Der Aufsichtsrat erkannte darin eine so weitreichende Kompetenzüberschreitung, dass er das Vertrauen in Herrn Dr. Mühlenfeld verlor.⁶¹⁶

Berufung von Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup

Im Anschluss an die Entscheidung, den Geschäftsführer Herrn Dr. Karsten Mühlenfeld zu entlassen, bestellte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft in der Fortsetzung seiner 138. Sitzung am 6. März 2017 in einem einstimmigen Beschluss Herrn Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup mit Wirkung zum 7. März 2017 zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft.⁶¹⁷

⁶¹⁵ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 325-326.

⁶¹⁶ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 330.

⁶¹⁷ Protokoll der 138. Sitzung des Aufsichtsrates am 1.3./6.3.2017, I (FBB) Bd. 6, Bl. Seite 112.

2. Haftpflichtversicherungen und Schadensersatzansprüche

Sogenannte „Directors and Officers Liability Insurances“ (D&O-Versicherungen) fungierten als Haftpflichtversicherung zwischen Geschäftsführer und Gesellschaft. Im Nachgang der gescheiterten Inbetriebnahme 2012 wurde die Inanspruchnahme der D&O-Versicherung für entstandene Schäden geprüft. Hierzu trug als Gutachter die Kanzlei Hengeler Müller die ihrerseits festgestellten Pflichtverletzungen vor dem Aufsichtsrat vor.⁶¹⁸ Demnach käme eine Inanspruchnahme nur in Betracht, wenn den ehemaligen Geschäftsführern ein Verschulden nachgewiesen werden könne. Angesichts des Urteils des Landgerichts Berlin sei ein Haftungsvorwurf für den Zeitraum 2011/2012 jedoch nur schwer zu begründen. Ein Gerichtsverfahren bedeute einen erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand, was zudem eine hohe mediale Aufmerksamkeit erzeugen und weitere Forderungen Dritter ergeben könne. Empfohlen wurde, eine außergerichtliche Einigung mit der Versicherung anzustreben, deren Summe höchstens im mittleren einstelligen Millionenbetrag liegen könne. Der Aufsichtsrat folgte dem Vorschlag.⁶¹⁹

Zeuge Bretschneider bestätigte, dass es schließlich zu einem Vergleich mit der D-&O Versicherung von Herrn Prof. Dr. Schwarz in Höhe eines „zweistellige[n] Millionenbetrag[es]“ kam.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Also, ich kann - das war dann wahrscheinlich ein bisschen vor meiner Zeit - darauf hinweisen, dass bei der Trennung von Herrn Schwarz - das war ja der Verantwortliche für die damalige Eröffnung gewesen - - dass da auf der einen Seite ein Prozess geführt worden ist zu seiner Entlassung, der, was die fristlose Entlassung angeht, in zweiter Instanz verloren worden ist beim Oberlandesgericht, dass aber dann Schadensersatz von ihm gefordert worden ist und letztlich ein Vergleich mit der D-&O Versicherung von Herrn Schwarz geschlossen worden ist, der dazu geführt hat, dass, wenn ich mich richtig erinnere, ein zweistelliger Millionenbetrag an die Flughafengesellschaft als Schadensersatz für die damaligen Handlungen geflossen ist. Das ist das Hauptthema, was mir als Schadensersatzthema in Erinnerung ist.“⁶²⁰

Zum Hintergrund der durchgeführten Haftungsprüfungen erläuterte der Zeuge Werner:

Zeuge Johannes Werner: „Die Gesellschafterversammlung hat ja jährlich oder für jedes Geschäftsjahr über die Entlastung der Mitglieder der Geschäftsführung und des

⁶¹⁸ Protokoll der 125. Sitzung des Aufsichtsrates am 12.12.2014, I (FBB) Bd. 5, Bl. Seite 91 f.

⁶¹⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 341.

⁶²⁰ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 44.

Aufsichtsrats Beschluss gefasst. Wesentliche Wirkung der Entlastungsentscheidung ist ja bei einer GmbH der Verzicht auf Schadenersatzansprüche aus allen bekannten Sachverhalten. Und vor dem Hintergrund war es jedes Jahr vor der Entlastung natürlich die Frage: Gibt es hier potenziell kritische Punkte, die einen Zutritt zu der Entlastung versagen? Das hat es in Einzelfällen immer mal wiedergegeben. Regelmäßig ist das ausgeräumt worden. Kritisch ist die Situation gewesen nach dem Scheitern der Eröffnung des BER am 03.06.2012, weil da - das hatte ich, glaube ich, auch das letzte Mal schon angedeutet - war eben deutlich, dass entgegen den vorherigen Verlautbarungen, dass alles fristgerecht und innerhalb der Budgets sich vollziehen werde - - dass das nicht zutraf. Und auf der Grundlage ist tatsächlich ein umfassendes Paket von Haftungsprüfungen angestoßen worden, und zwar getrennt für die Geschäftsführung und für den Aufsichtsrat. Gemeinsame Basis für beide Prüfungen war erst mal eine professionelle Ermittlung dieses sehr komplexen Sachverhalts, der natürlich erst mal aktenmäßig gesichert werden musste. Kann man sich vorstellen: Eine solche Baumaßnahme, die über eine Vielzahl von Jahren sozusagen sich angereichert hat - - muss man erst mal sich klarmachen: Über welchen Sachverhalt spricht man? Denn zur Ermittlung hat der Aufsichtsrat, fußend auf einem Grundpapier der FBB, eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, das war die KPMG, beauftragt, durchaus auch mit professionellen Mitteln - da gibt es also spezielle Software - mal den ganzen Sachverhalt erst mal zu sichern. Und auf der Basis hat es eine Haftungsprüfung durch eine Rechtsanwaltskanzlei, das war die Kanzlei Hengeler Mueller, die aufgrund einer Ausschreibung - - Übrigens die KPMG war auch auf Grundlage einer Ausschreibung ermittelt. Die ist da beauftragt worden. Und die hat zum einen den Auftrag des Aufsichtsrats - - die Verantwortlichkeit der betroffenen Geschäftsführer geprüft, die auch natürlich in der Zeit der Prüfung nicht entlastet worden sind. Und unter der Ägide der Gesellschafter ist ein gesonderter Gutachten über die Verantwortlichkeit des Aufsichtsrats angefertigt worden. Diese Gutachten haben dazu geführt, dass in einem Fall eine fristlose Kündigung eines Mitglieds der Geschäftsführung - also eines Dienstvertrages eines Mitglieds der Geschäftsführung - ausgesprochen worden ist und auch Schadenersatzansprüche gerichtlich geltend gemacht worden sind. Das Ergebnis der Haftungsprüfung des Aufsichtsrats war so, dass dort Sachverhalte benannt worden sind, deren Bewertung aber dazu geführt hat, dass hier keine Gründe vorliegen oder keine Grundlage vorliegt, den Aufsichtsrat haftungsmäßig in Verantwortung zu nehmen. Das ist das Thema Haftungsprüfung. Und der Aufsichtsrat ist dann in der Folge nach Auswertung des aufsichtsratsbezogenen Gutachtens tatsächlich entlastet worden. Der betroffene Geschäftsführer, der hat keine Entlastung erhalten für die betreffenden Geschäftsjahre.“⁶²¹

⁶²¹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 83-84.

Und weiter:

Zeuge Johannes Werner: „Also, ich will das noch mal vielleicht etwas konkreter sagen. Ich hatte ja gesagt: Grundlage der Haftungsprüfung war eine Sachverhaltsermittlung, die von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit professionellen Mitteln gefertigt worden ist, und zwar in einem Prozedere und unter der Leitung von Personen, die keinem Anschein von Sonderinteressen unterlegen haben. Zum Zweiten ist es so, dass in Bezug auf die Prüfungen, Haftungsprüfungen der Geschäftsführung die Aufsichtsratsmitglieder nicht Sonderinteressen unterlegen haben. Sie haben dort in ihrer Rolle als Aufsichtsorgane sozusagen das unabhängig und in Wahrnehmung der Interessen der Gesellschaft - noch mal gesagt - ohne den Anschein von Sonderinteressen geprüft; so. Und die Haftungsprüfung in Bezug auf die Aufsichtsratsmitglieder betraf in der Tat Spitzenpersonal der Landesverwaltung. Und da ist sehr sorgfältig drauf geachtet worden. Also erstens hat - - Die Haftungsprüfungen selber haben ja nicht die Verwaltungen oder irgendwelche weisungsabhängige Beschäftigten unternommen, sondern eine renommierte Anwaltskanzlei, ich sagte ja eben schon Hengeler Mueller, die jetzt als solche auch die Gewähr dafür bieten, professionell eine rechtliche Prüfung durchführen zu können. Bei der Begleitung dieses Prozesses - und das kann ich hier aus eigener Kenntnis sagen, weil ich habe das selber begleitet, diesen Prüfungsprozess - sind jedenfalls im Finanzministerium für den Gesellschafter Brandenburg, aber ich bin mir sicher, dass es bei den anderen Gesellschaftern genauso gelaufen ist, natürlich die betroffenen Aufsichtsratsmitglieder in keiner Weise einbezogen worden, sodass sie Einfluss auf das Prüfungsergebnis hätten nehmen können. Also im Ergebnis ist es schon so gewesen, dass die Systemhygiene - so will ich das vielleicht mal etwas global nennen - schon in dem Prozess gesichert war.“⁶²²

⁶²² Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 84.

3. Vergütungen und Boni

Die Managervergütungen bestanden aus einem Festgehalt sowie aus Bonuszahlungen, welche wiederum an die Erreichung bestimmter Zielvereinbarungen geknüpft waren, wie auch der Zeuge Troppmann bestätigte⁶²³. Die Entscheidung zur Höhe und zum Verhältnis der Vergütungsbestandteile oblag dem Aufsichtsrat. Die Zielvereinbarungen bezogen sich auf einen Zeitraum von einem Jahr, innerhalb dessen jeder Geschäftsführer entsprechend seines Verantwortungsbereiches bestimmte Vorgaben erfüllen musste, um die jeweilige Bonuszahlung für sich auszulösen.

Zeugin Daniela Trochowski: „Über die Managervergütung wurde ja im Aufsichtsrat entschieden im Zusammenhang mit der Bestellung der Vorstände. Und die Managervergütungen enthielten einen festen, fixen Bestandteil, und sie enthielten Boni. Und über dieses Verhältnis hat jeweils der Aufsichtsrat auch im Rahmen der Bestellung entschieden.“⁶²⁴

Und weiter:

Zeugin Daniela Trochowski: „Es gab in meiner Erinnerung bei den Vorständen [...] die gleichzeitig Vorstände waren, ungefähr das gleiche Verhältnis. Der variable Bestandteil war an eine Zielvereinbarung gebunden, die auch jährlich ausgewertet wurde.“⁶²⁵

Und weiter:

Zeugin Daniela Trochowski: „Die Zielvereinbarung - ich kann mich nicht mehr an die konkreten Ziele erinnern - hat jeder Vorstand bekommen. Das ist auch üblich in jedenfalls den Unternehmen, in denen ich im Aufsichtsrat saß, die dem Land gehören. Die hat je nach Aufgabenfeld des Vorstandes bestimmte, ich sage mal, Zielvorgaben für dieses konkrete Kalenderjahr enthalten. Und da ging es nicht unbedingt um den Eröffnungstermin, aber es ging natürlich darum, dass bestimmte vereinbarte Zeitfenster, zum Beispiel bei dem Vorstandsmitglied, das für den Bau zuständig war, eingehalten werden sollten. Und bei dem Vorstandsmitglied, das für die Finanzen vor allen Dingen verantwortlich war, ging es auch um bestimmte Zielvorgaben, zum Beispiel im Jahresabschluss, Gewinnvorgaben, wenn ich mich richtig erinnere. Und das wurde dann abgerechnet. Und ich kann mich allerdings nicht mehr erinnern, ob es Schmälerungen bei

⁶²³ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 41.

⁶²⁴ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 131.

⁶²⁵ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 131.

den Boni gab, jedenfalls im Aufsichtsrat diskutiert und entsprechend entschieden - meine Erinnerung.“⁶²⁶

Und weiter:

Zeugin Daniela Trochowski: „Also, die Zielvereinbarungen werden normalerweise [...] durch den Aufsichtsratsvorsitzenden vorgeschlagen. Und die werden dem Aufsichtsrat - - und sie werden dann aber auch durch den Aufsichtsratsvorsitzenden mit den Geschäftsführungen bzw. Vorständen verhandelt. Und was die Abrechnung anbelangt, macht der Vorsitzende einen Vorschlag für den Aufsichtsrat, ob die Zielvereinbarungen und in welchem Umfang erreicht wurden und was das für die Boni heißt.“⁶²⁷

Nach Aussage des Zeugen Schubert wurden Boni auch dann gezahlt, wenn die Gesellschaft Verluste machte.⁶²⁸ Die Zeugin Trochowski konnte sich an keinen Fall erinnern, in dem die Auszahlung der Boni in Gänze abgelehnt wurde.⁶²⁹

⁶²⁶ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 131.

⁶²⁷ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 141.

⁶²⁸ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 146.

⁶²⁹ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 141-142.

4. Abfindungen

Nach Angaben der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II erhielten die ehemaligen Geschäftsführer Herr Amann⁶³⁰ und Herr Dr. Mühlenfeld⁶³¹ Abfindungen. Im Fall von Herrn Dr. Mühlenfeld habe die Zahlung „weniger als zwei Jahresgehälter“ betragen.

Der Zeuge Mehdorn bekundete, er habe eine Abfindung für den Fall seines Ausscheidens ausdrücklich nicht zur Bedingung seiner Anstellung als Vorsitzender der Geschäftsführung gemacht.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Herr Stolpe in der Funktion, dass wir befreundet waren. Ich habe mit Herrn Stolpe mal in frühen Jahren die Heidelberger Druck nach Brandenburg - - Die haben dort ein Werk gegründet. Da haben Herr Stolpe und ich uns kennengelernt. Und wir waren dann befreundet, wir haben uns ab und zu getroffen. Aus keinem anderen Grund: Er hatte keinen Auftrag, keine Mission. Wir hatten ein Mittagessen, da sagte er: Wissen Sie, wir haben da ein großes Problem, das kriegen wir zurzeit nicht richtig gelöst. - Da habe ich gesagt: Na, ich bin da eigentlich raus, ich bin in Pension. - Es wurde auch Zeit, ich bin ja da kein Youngster mehr gewesen. Da sagte er: Nee, wir glauben, dass Sie das können. - Da hab ich gesagt: Ich denke drüber nach. - Dann rief er mich noch mal an, und da habe ich gesagt, okay, ich könnte mir das vorstellen, unter der Bedingung, dass Herr Platzek, mit dem ich auch ein gutes Verhältnis hatte und auch kein Problem hatte, aber mit Herrn Wowereit hatte ich schon ein paar Probleme - - dass Herr Wowereit zustimmt und auch eine Zustimmung aus dem Bund kommen muss.

Und dann rief er wieder an: „Alle sind happy“, und dann kriegte ich auch noch von Herrn Platzek - -danach eins von Herrn Wowereit und danach eins von dem Staatssekretär im Verkehrsministerium, die sich alle voll dahinter - - und waren enthusiastisch: Kommen Sie, kommen Sie. - Ich habe allen gesagt, ich komme da nicht um Karriere, ich will keine Abfindung, wenn ich austrete, ich will keine Rente, ich will alles gar nicht. Ich komme nur, um da zu helfen, und wir müssten in dieser Zeit uns mühen, eine Geschäftsführung zu holen, einen neuen Vorsitzenden; denn ich bin - - Wenn Sie auf die 80 zu gehen, müssen Sie auch mal aufpassen. Da gibt es auch Jüngere, die es auch können.

⁶³⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 356.

⁶³¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 336.

Das ist nun mal so. Und dann: Ja, ja, das sehen wir dann, und wir machen - - Wir waren uns da alle einig.“⁶³²

⁶³² Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 32.

C. Themenkomplex: Technik und Baumängel

Insgesamt hat der Untersuchungsausschuss zu Fragen zum Themenkomplex Technik und Baumängel sechs Zeuginnen und Zeugen in vier Sitzungen vernommen.

Sit- zung	Name	Funktion	Vernehmungsthema
14 und 15	Daniela Trochowski	Staatssekretärin a. D.	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
15	Günther Troppmann	ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
15	Rainer Speer	ehemaliger Finanzminister und ehemaliger Innenminister des Landes Brandenburg	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
15 und 16	Johannes Werner	Referatsleiter im Ministerium der Finanzen und für Europa	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
16	Walter Schubert	ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
18	Stephan Loge	ehemaliger Baudezernent und Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald	über die Tätigkeiten des Landkreises Dahme-Spreewald bezogen auf Genehmigungsverfahren zu Baumaßnahmen, Bauverzögerung und Inbetriebnahme des Flughafens BER

Tabelle 16: Übersicht der zum Themenkomplex Technik und Baumängel vernommenen Zeuginnen und Zeugen.

I. Vorbemerkung

Zum Themenkomplex *Technik und Baumängel* vernahm der Untersuchungsausschuss in vier der insgesamt 18 Beweisaufnahmesitzungen eine Zeugin und fünf Zeugen. Der Flughafen Berlin Brandenburg gilt als eines der größten Bauprojekte in Deutschland und Europa der vergangenen Jahre. Jedoch führten zahlreiche Baumängel und technische Probleme zu Verzögerungen im Bauablauf und Verschiebungen von Eröffnungsterminen sowie Kostensteigerungen. In diesem Abschnitt soll daher der Fokus auf die Technik, insbesondere den Brandschutz sowie die zeitlichen und finanziellen Auswirkungen von Baumängeln des Flughafens BER gelegt werden.

Der Inhalt des Themenkomplexes Technik und Baumängel wurde im Folgenden in vier Kapitel unterteilt: II. *Die Bauaufsicht*; III. *Kosten und Verzug durch Mängelbeseitigung*; IV. *Der Brandschutz* sowie V. *sonstige Mängel und Haftung*. Die Kapitel beginnen regelmäßig mit einer Einleitung in den jeweiligen Sachverhalt. Danach werden diverse Schwerpunkte innerhalb der Fragestellung abgebildet und beleuchtet. Ein Fokus liegt hierbei auf den durch den Untersuchungsausschuss erlangten Zeugenaussagen.

II. Die Bauaufsicht

Die Bauaufsicht spielt eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung von Bauprojekten wie dem Flughafen BER. In diesem Kapitel wird näher auf die Aufgaben und Zuständigkeiten der Bauaufsicht sowie die Zusammenarbeit mit anderen Verwaltungen und dem Bauherrn nebst Informationsweitergabe an die Brandenburger Staatskanzlei und die Ministerien während des Baus des Flughafens BER eingegangen.

1. Baugenehmigungen und Änderung von Baugenehmigungen

Die Bauaufsichtsbehörde war verantwortlich für alle baulichen Anlagen auf dem Flughafen, außer den Flugbetriebsflächen. Zur Zuständigkeit führte der Zeuge Loge als ehemaliger Baudezernent und Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald aus:

Zeuge Stephan Loge: „Wir waren zuständig für alle baulichen Anlagen im planfestgestellten Bereich dieses Flughafens als Bauaufsichtsbehörde, mit Ausnahme der Flugbetriebsflächen wie Start- und Landebahnen und Rollfelder, das ist Sache dann des Landesamtes. Wir waren zuständig für die baulichen Anlagen auf dem Flughafen, also alle Gebäude, alle Straßen, alle Brücken, alle Parkplätze, alle Werbeanlagen, aber auch der Ausbau der Mietflächen. [...] Auf dem Flughafen waren wir, wie ich gerade auch andeutete, für Gebäude zur Passagierabfertigung zuständig, für die Feuerwachen, für die Flughangars, für die Bürogebäude, für die Parkhäuser, Tower und die Hotels.“⁶³³

Trotz bereits bestehender Projekte wie der Riesen-Cargolifter-Halle, Tropical Island und dem A10 Center war die Errichtung des Flughafens eine intensive Herausforderung. Aufgrund des verheerenden Brandunfalls am Flughafen Düsseldorf im Jahr 1996 wurde mit der Bauordnungsbehörde Düsseldorf zusammengearbeitet.

Zeuge Stephan Loge: „Nicht, dass wir Angst hatten, wir hatten damals schon solche Dinge in Abarbeitung oder abgearbeitet, wie diese Riesen-Cargolifter-Halle, danach dann Tropical Islands, mit einem ganz umfangreichen Brandschutzsystem, das A10 Center und so weiter und so fort. Aber es war trotzdem eine sehr intensive Herausforderung, und immer auch unter dem Blickwinkel, dass wir den ganz schlimmen Brandunfall, mit vor allen Dingen einem Schwelbrand, in Düsseldorf von 1996 immer im Hinterkopf hatten. Da, wenn ich erinnern darf, hatte bezüglich der nicht erfüllten Erfordernisse im Brandschutz und im Katastrophenschutz, ein Schwelbrand 17 Tote ergeben, 88 Verletzte. Das war natürlich mit der Einhaltung aller der auf uns zukommenden Gesetze für uns immer die Motivation, ganz, ganz besonders gründlich zu arbeiten. Und wir waren damals auch froh, dass einer der Geschäftsführer, der Technische Geschäfts-

⁶³³ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 22.

führer, Herr Dr. Körtgen war. Herr Körtgen war derjenige, der in Düsseldorf die Sanierung nach diesem Schwelbrand, nach diesem katastrophalen Unfall leitete. Und so gesehen war natürlich unsere Vertrauensbasis zu Dr. Körtgen besonders groß, weil wir ja wussten, er hat ganz genau erlebt, was passieren kann, wenn denn manche Dinge nicht in den Ablauf entsprechend korrespondierend eingehalten werden oder grundsätzlich nicht eingehalten werden. Wir wurden auch damals in Verbindung gebracht mit der Bauordnungsbehörde Düsseldorf, wir konnten uns dort einstimmen auf dieses und jenes an Besonderheiten. Aber ich will ganz gern zugeben: Bezüglich der Länge des gesamten Vorhabens haben wir dann unsere Erfahrungen selbst gesammelt - oder besser: die, die wir schon hatten, einfach ergänzt -, und trotzdem war es eine moralische Bindung zu diesem alten schauerhaften Unfall da in Düsseldorf. Ja, ich will zugeben, dass die gesamten Außenanlagen und alles, was das Umfeld des Flughafens betraf, ohne besondere Schwierigkeiten abging.“⁶³⁴

Seit der Novellierung der Brandenburgischen Bauordnung im Jahr 2003 gilt die Konzentrationswirkung im Bauordnungsrecht, bei der die Baugenehmigung auch weitere erforderliche Genehmigungen umfasst. Die Bauaufsichtsbehörde koordinierte die Beteiligung von über 20 Behörden und Stellen, darunter Landes- und Bundesbehörden sowie Verbände, für Genehmigungen von Bauvorhaben wie dem Terminal 1.

Zeuge Stephan Loge: „Seit der Novellierung der Brandenburgischen Bauordnung im Jahr 2003 gilt im Bauordnungsrecht die Konzentrationswirkung. Das bedeutet, dass die Baugenehmigung neben den baurechtlichen Belangen auch weitere erforderliche Genehmigungen für das Bauvorhaben umfasst. Die Bauaufsichtsbehörde holte alle Stellungnahmen der Behörden und anderer Stellen ein, deren Zustimmung erforderlich ist, deren Einvernehmen und deren Benehmen für die Baugenehmigung erforderlich waren und deren Zuständigkeit durch das Vorhaben berührt wird. Also wir haben das alles zu koordinieren gehabt. Und in Abhängigkeit von konkreten Vorhaben wurde dann unsererseits entschieden, wer zu beteiligen ist.“

Bei Genehmigungen des Terminals 1 waren anfänglich über 20 Behörden und Stellen zu beteiligen, zum Beispiel aus unserer Kreisverwaltung das Umweltamt, insbesondere die untere Wasserbehörde, das Ordnungsamt, das Gesundheitsamt, die Lebensmittelüberwachung im Veterinäramt. Bei den Landesbehörden war es das Landesamt für Arbeitsschutz, Landesumweltamt, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, hier das Referat 44, die Luftfahrtbehörde. Wir haben Gemeinsame-Obere-Luftfahrtbehörde-

⁶³⁴ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 20.

Termine gehabt, also mit der Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg. Grenzveterinärdienst war einbezogen, Pflanzenschutzkontrolldienst, die Landespolizei, die Bundespolizei, die Zollverwaltung, Bundesbehörden wie das Eisenbahn-Bundesamt und Sonstige dann wie letztendlich auch die Deutsche Bahn AG, aber auch die Behindertenverbände. Und die Behörden, die da durch uns koordiniert waren, waren entsprechend dann auch immer in diese Baugenehmigung mit einbezogen, also immer ein Teil dieser Baugenehmigung. Das bezieht sich auf den von mir vorhin genannten Begriff ‚Konzentrationswirkung‘.⁶³⁵

Neben den Baugenehmigungen gab es auch Nachträge. Diese Änderungen zur Baugenehmigung waren aufgrund von Abweichungen von der Baugenehmigung oder Forderungen des Bauherrn notwendig, um Baustopps zu vermeiden. Insgesamt wurden im Zeitraum von 2005 bis 2021 über 300 Baugenehmigungen erteilt, davon 90 für die Errichtung der Gebäude.

Zeuge Stephan Loge: „Und die Gebäude der Passagierabfertigung, da war das Terminal 1, also das Hauptgebäude. Das waren zwei Baugenehmigungen mit zwölf Nachträgen, also „Änderungen zur Baugenehmigung“ heißt das. Das Pier Nord dann, das war eine Baugenehmigung mit zwei Nachträgen und das Pier Süd mit einer Baugenehmigung und vier Nachträgen. Ich will da vielleicht dann doch auf Ihre vorhergehende Frage kurz eingehen: Diese Nachträge machten sich immer wieder erforderlich bezüglich der, ja, Ambitionen des Bauherrn, doch von der Baugenehmigung abzuweichen, das ist was völlig Legitimes, oder bezüglich unserer Forderungen. Hätten sie diese Forderungen dann nicht eingehalten im Rahmen von entsprechenden Nachträgen, dann wäre es natürlich zu Baustopps gekommen. Insgesamt haben wir im Zeitraum von 2005 bis 2021 mehr als 300 Baugenehmigungen erteilt, davon 90 Baugenehmigungen für die Errichtung der Gebäude.“⁶³⁶

Durch die separaten Baugenehmigungen gab es „*Innutzungnahme[n]*“ für verschiedene Gebäude zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Die Bauaufsichtsbehörde führte Baustellenkontrollen teilweise auch mit verschiedenen Beteiligten, darunter Bauherren, Prüfungssachverständige, Planer und Brandschutzgutachter, durch.

Zeuge Stephan Loge: „Baustellenkontrollen: Durch unsere Bauaufsichtsbehörde wurde eine Vielzahl dementsprechend durchgeführt. Diese erfolgten zum Teil separat oder mit Vertretern der Bauherren, der Prüfungssachverständigen, der Planer oder dem Büro des Brandschutzgutachters. Wir hatten auch Teilabnahmen durchgeführt. Die Passagierabfertigung besteht aus mehreren Gebäuden, für die jeweils separate Bau-

⁶³⁵ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 25.

⁶³⁶ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 22.

genehmigungen erteilt wurden und deren Fertigstellung zu unterschiedlichen Zeitpunkten bestätigt wurde. Also ich möchte daran erinnern: das Fluggastterminal insgesamt am 23.07.2020, das Pier Nord am 19.12.2014 und das Pier Süd am 22.02.2017, also da erfolgten die entsprechenden Abnahmen oder Teilabnahmen.“⁶³⁷

Später klarstellend:

Zeuge Stephan Loge: „... Abnahme - oder besser gesagt: immer wieder Innutzungs-
nahme, Abnahme macht ja der Bausachverständige.“⁶³⁸

⁶³⁷ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 21.

⁶³⁸ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 42.

2. Zusammenarbeit mit anderen Behörden, Landesregierung und FBB

Die Bauaufsichtsbehörde sprach sich mit den oberen Behörden, insbesondere der obersten Bauaufsichtsbehörde und der Luftfahrtbehörde ab. Darüber hinaus informierte sie auch die Staatskanzlei und die Ministerien über den Baufortschritt. Rolle der Bauaufsichtsbehörde war es dort, die Informationen des Bauherrn, die dieser von sich aus ebenfalls an die Staatskanzlei und Ministerien gab, gegebenenfalls mit weiteren Hinweisen zu ergänzen.

Zeuge Stephan Loge: „Na klar erfolgten Absprachen mit den jeweilig zuständigen oberen Behörden, vor allen Dingen mit der obersten Bauaufsichtsbehörde und der Luftfahrtbehörde. Die Staatskanzlei und die Ministerien wurden über den Stand des Baufortschrittes informiert. Aber da gab es ja zwei Informationslinien: einmal unsere und dann die des Bauherrn, der Bauherrin, sollte ich besser sagen, die sich ja immer darauf berief, wie die Fachleute der Bauherren entsprechend die Situation einschätzen. Also unsere Rolle war es diesbezüglich, das, was sie da vortrugen, entweder zu genehmigen, dem zuzustimmen, oder vielleicht auch mit weiteren Hinweisen zur veränderten Vollzugnahme sie dann doch noch mal zum Nachdenken anzuregen.“

Vor Beginn der Bauantragstellung wurden anlassbezogene Abstimmungen auch durchgeführt von Beginn an. Die Abstimmungen wurden vor der geplanten Eröffnung und bei den sich abzeichnenden schwerwiegenden Problemen natürlich dann auch intensiviert. Also um Ihre Frage dann vielleicht doch noch mal abzurunden: Die Information in Richtung der Ministerien, in Richtung unserer Partner war zweigleisig. Aber ich hatte immer das Gefühl, dass man unserer Argumentation, unserer fachlichen Argumentation Priorität einräumte.“⁶³⁹

Die Bauaufsichtsbehörde informierte ein Spiegelreferat in der Staatskanzlei über den Baufortschritt auf der Baustelle des BER. Das Spiegelreferat leitete diese Informationen weiter an die Landesregierung. Parallel dazu informierte die Geschäftsführung der FBB GmbH ihren Aufsichtsrat und das Spiegelreferat über den Baufortschritt. Die Informationen der Bauaufsichtsbehörde und der FBB GmbH divergierten.

Zeuge Stephan Loge: „Es gab in der Staatskanzlei ein Spiegelreferat mit einem Kollegen, dessen Name mir jetzt nicht gleich bekannt ist, da gab es diese und jene Kontakte. Dem Kollegen konnte ich auch immer wieder deutlich machen, was die FBB plant und welche Schwierigkeiten es gibt. Und die FBB hat dann wieder genau das Gegenteil dem Spiegelreferat mitgeteilt, offensichtlich auch so dem Aufsichtsrat.“

Ich kann mich da noch gut erinnern, also ich hatte zum Beispiel auch schon die Einladung für die Eröffnung zum Flughafen, hatte aber der FBB mitgeteilt, ich glaube,

⁶³⁹ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 23.

24. Mai, oder so: Dieser Einladung kann ich nicht folgen, weil auf einer Baustelle wir nicht ohne Vorkehrung einer doch sehr gefährlichen Situation arbeiten können. Und da ich Leiter der Katastrophenschutzbehörde bin, werde ich da nicht hinkommen. Das hatte dann doch für große Sorgen bei der Geschäftsführung gesorgt. Im Nachhinein weiß ich auch, warum das so passierte. Man dachte, ich komme da zur Eröffnung und feiere mit der Kanzlerin - es wurde extra betont, ich soll hinter ihr sitzen -, und ich hätte da vielleicht gefeiert und dann zwei Wochen später gesagt, der Flughafen wird trotzdem nicht eröffnet. Also das hat mich menschlich unwahrscheinlich dann auch eingenommen und auch sehr, sehr enttäuscht.

Ja, die Staatskanzlei selbst hatte meine Informationen so bekommen, wie auch die der FBB. Und ich muss Ihnen sagen, ich glaube, nach einer entscheidenden Aufsichtsratsitzung hat mich dann Matthias Platzeck - das war an so einem Sonntag - angerufen und noch mal ganz deutlich gefragt - ansonsten hat er sich nie entsprechend persönlich mit mir dazu auseinandergesetzt -, wie ich das nun einschätze. Und ich habe ihm gesagt: „Herr Ministerpräsident, ich glaube nicht, dass das wird“. Das war so Mitte Mai, so in etwa, Anfang, Anfang/Mitte Mai war das etwa, oder April, jedenfalls so in dieser Drehe. Und dann kam es aber ganz schnell zur Absage durch diese legendäre Pressekonferenz.“⁶⁴⁰

Ab dem Jahr 2015 bis zur Eröffnung im Jahr 2020 berichtete die FBB regelmäßig den Ministerien über den Baufortschritt und die Terminplanung des Flughafens. Die Staatskanzlei und der Landkreis waren bei diesen Beratungen vertreten und beteiligten sich aktiv an der Bewertung des Sachstands der FBB.

Zeuge Stephan Loge: „Zur Eröffnung 2020 dann im Zeitraum von 2015 bis zur Inbetriebnahme des Flughafens berichtete die FBB auf Einladung der Ministerien über den Baufortschritt und die Terminplanung zur Fertigstellung. Die Staatskanzlei war bei diesen Beratungen anwesend und der Landkreis war zu diesen Abstimmungen ebenfalls geladen und aufgefordert, den Sachstand der FBB aus eigener Sicht zu bewerten. Also ab 2015 war das dann doch ein gewisses Regelwerk, was sich die FBB selbst auferlegt hat.“⁶⁴¹

⁶⁴⁰ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 30.

⁶⁴¹ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 29.

Die Beratung mit den Planungsbüros fand regelmäßig alle 14 Tage statt, manchmal auch öfter, abhängig von der Situation. Während des Genehmigungsverfahrens wurden Änderungen der Planung und deren Auswirkungen besprochen. Die Bauaufsichtsbehörde war durch die vielen Anträge auf Änderung der Baugenehmigung stark involviert.

Zeuge Stephan Loge: „Die Beratung hatte natürlich eine Regelmäßigkeit immer abhängig von der jeweiligen Situation, turnusgemäß alle 14 Tage, aber teilweise auch wesentlich im engeren Zeitraum. Ich will mal beschreiben, wie sich während des Genehmigungsverfahrens bei der Änderung der Planung und Änderung insgesamt die Planungsbüros mit uns auseinandersetzten. Das ist eine ganz wichtige Angelegenheit in dem Zusammenhang, das mal zu beschreiben. Also mit den Planungsbüros im Sinne des Genehmigungsverfahrens und der späteren dann Freigabe des Vorhabens hatten wir laufenden Kontakt, unter anderem in diesen Teamabsprachen, die ich da vorhin gerade beschrieben habe. Aber es ging vor allen Dingen um die Auswirkungen auf das Genehmigungsverfahren, wenn man die Planung ändert. Und die Bauaufsichtsbehörde war während des gesamten Verfahrens, von der ersten Antragstellung bis zur Fertigstellung, von Änderungen der Planung immer wieder betroffen. Dies wird durch die zahlreichen und umfangreichen Anträge auf Änderung der Baugenehmigung sehr, sehr deutlich. Das sind dann die Nachträge, die ich vorhin auch beschrieben habe.“⁶⁴²

Nach den Ansprechpartnern für den Landkreis bei der FBB für die Genehmigungsverfahren gefragt:

Zeuge Stephan Loge: „Ja, kann ich Ihnen gern benennen. Für den Bauherrn war in der Regel die Geschäftsführung für uns Ansprechpartner und die entsprechend bevollmächtigten Mitarbeiter. Ich möchte sie hier nennen, ich habe das alles noch mal recherchiert und mir auch helfen lassen. Bis 2012 war es vor allen Dingen Herr Dr. Körtgen, den ich vorhin nannte, der Technische Geschäftsführer. Aber auch in der nächsten Hierarchieebene dann der Herr Korkhaus und Herr Nozon. Von 2013 bis 2015 war es vor allen Dingen Herr Dr. Mehdorn, dann Herr Amann, alles Geschäftsführer, wenn Sie das schon erleben durften in Ihrer Ausschussarbeit, und Herr Potthast. 2015 bis 17 dann Herr Dr. Mühlenfeld, Herr Marks, auch Herr Potthast, der noch da war. Und von 2017 bis 2021 dann Herr Prof. Dr. Lütke-Daldrup und Herr Herrmann.“⁶⁴³

⁶⁴² Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 23.

⁶⁴³ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 26.

III. Kosten und Verzug durch Mängelbeseitigung

Ein Blick soll in diesem Kapitel darauf geworfen werden, wie hoch die Kosten für das Land Brandenburg als Gesellschafter aufgrund der Mängelbeseitigung bei den verschiedenen Bauleistungen waren und welcher zeitliche Verzug des Bauprojektes durch die Mängelbeseitigung verursacht wurde.

Während der Bauphase gab es viele kleine und wesentliche Veränderungen, die dazu führten, dass eine neue Baugenehmigung beantragt und erteilt werden musste. Die erste Baugenehmigung wurde am 5. April 2007 erteilt. Im Zuge von diversen Änderungen forderte die Bauaufsichtsbehörde eine weitere Baugenehmigung nach, die sie zum 30. Oktober 2009 erhielt. Die neuen Anträge und Genehmigungen wurden aufgrund geschäftlicher Entscheidungen des Unternehmens beantragt und erteilt. Es gab erhebliche Änderungen bei der Errichtung von Pavillons für zusätzliche Abfertigungskapazitäten, die neue Genehmigungen erforderten. Es gab Umplanungen, Mängel bei der Bauausführung, Verwendung nicht geregelter Bauprodukte und fehlende Ausführungsplanung. Die Abstimmung mit den Ministerien war wichtig, besonders bei der Verwendung nicht geregelter Bauprodukte wie Brandschutzklappen und Feuerschutzklappen. Es gab langwierige Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG und der FBB wegen fehlender Schnittstellendokumente zwischen Bahnhof und Terminal.

Zeuge Stephan Loge: „Also es gab eine Vielzahl von kleinen Veränderungen während der Bauphase, aber insbesondere auch wesentliche Änderungen, die dazu führten, dass eine neue Baugenehmigung erteilt werden musste, also entsprechend dann mit Nachträgen. Die erste Baugenehmigung gab es am 05.04.2007. Und dann gab es unsererseits so viele Nachforderungen, dass wir eine zweite Baugenehmigung forderten, und die bekamen wir dann am 30.10.2009. Also Beispiel: die Erweiterung zum Beispiel des Mainpiers um die Piermodule Süd oder die Änderung der Teilflächen, also der zu vermietenden Geschäftsflächen im Terminal, die Änderungen aus Ebenenwechsel. Eine neue Baugenehmigung musste also erarbeitet werden und die entsprechenden Anträge natürlich erarbeitet werden und von uns erteilt werden, weil der Ebenenwechsel in seinen Funktionen zu einer Änderung kam, mutmaßlich auch eine geschäftliche Entscheidung des Unternehmens.“

Wir hatten zu errichtende Pavillons für zusätzliche Abfertigungskapazitäten, also wesentliche Änderungen zu verzeichnen, und wollten und brauchten dazu neue Genehmigungen - oder besser gesagt: Anträge. Umplanungen im laufenden Bauprozess, Mängel bei der Bauausführung, Einbau von nicht geregelten Bauprodukten, Bauprodukte ohne erforderliche Verwendbarkeitsnachweise, fehlende Ausführungsplanung, all dies war Ursache.

Die Abstimmung mit der obersten Bauaufsichtsbehörde, also dem Ministerium, erfolgte, wenn wir die Verwendung nicht geregelter Bauprodukte im Einzelfall zu klären hatten, also Brandschutzklappen, Feuerschutzklappen und Stahlblechkanäle, da brauchtest du eine Genehmigung im Einzelfall, wurde natürlich über das Ministerium koordiniert, aber von vielen Prüfsachverständigen erarbeitet.

Dann kam es zur Mängelbeseitigung, fehlende Schnittstellendokumente zwischen Bahnhof und Terminal. Kann ich mich noch erinnern, das ging über Monate, dass sich Deutsche Bahn AG und FBB diesbezüglich, ja, sehr langwierig einigen mussten. Aber es war eine grundsätzliche Voraussetzung, das ist ja klar. Die entsprechenden Umstände bei einer Katastrophe machen an einer Treppe zum Bahnhof nach unten also nicht halt, also muss man korrespondieren. Die Abstimmung mit der Obersten und Oberen Luftfahrtbehörde, also den entsprechenden Ministerien und der Gemeinsamen Luftfahrtbehörde, war diesbezüglich für uns dann auch immer wieder ganz, ganz wichtig, die mussten einbezogen werden.“⁶⁴⁴

Letztendlich konnte der Bau im Jahr 2012 nicht eröffnet werden. Die Bauordnungsbehörde forderte die Mängelbeseitigungsprotokolle von der FBB an. Allerdings gingen die Protokolle erst mit großer Verspätung bei der Behörde ein. Ab 2015 wurde intensiver auf die Hinweise der Behörde eingegangen. Mitarbeiter waren auf der Baustelle, konnten aber nicht immer alle Problemstellen begutachten. Der Zeuge Loge äußerte den Verdacht, dass die Bauleitung Transparenz vermieden hätte⁶⁴⁵.

Zeuge Stephan Loge: „Ja, natürlich, wir haben gefordert und gefordert und haben dann Mängelbeseitigungsprotokolle bekommen, aber sehr, sehr zeitversetzt. Und alles überhaupt nicht zu dem Zeitpunkt, den man sich vorgenommen hatte für eine Eröffnung. Im Übrigen ging es dann, danach, bis 2015 ähnlich weiter. 2015 kam da ein Qualitätssprung dann rein, wo wesentlich intensiver unsere Hinweise ernst genommen wurden und so gesehen auch abgearbeitet wurden.“⁶⁴⁶

Es gab umfangreiche Änderungen und Verzögerungen im Bauablauf aufgrund von Mängeln, die nach einer abgesagten Eröffnung 2012 festgestellt wurden. Nachdem das gesamte Personal aufgekündigt worden war, gab es chaotische Zustände auf der Baustelle. Unter dem neuen Planer wurden dann neue Bauabläufe etabliert.

Zeuge Stephan Loge: „Ich komme aber zum Abschluss Ihrer Frage dann auch noch auf diese Änderungen, die die Planungsbüros selbst vorgenommen haben. Änderungen

⁶⁴⁴ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seiten 28-29.

⁶⁴⁵ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 33.

⁶⁴⁶ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 32.

der am Bau Beteiligten meine ich; da sind die Planer mit einbegriffen. Das bringt natürlich immer Änderungen und Verzögerungen im Bauablauf mit sich. Die umfangreiche Mängelfeststellung nach der abgesagten Eröffnung 2012, die unter Begleitung eines neuen Planers durchgeführt wurde, führte zu neuen Bauabläufen. Wir hatten veränderte Strukturen in der Bauleitung sowie genehmigungspflichtige Änderungen, zum Teil führten umfangreiche Änderungen in der Entrauchungsplanung nicht zu den erhofften Ergebnissen und mussten daher erneut und mit anderem Ansatz wiederholt werden.

Also Sie müssen sich vorstellen: Das gesamte Equipment, auch das personelle, wurde einfach dann 2012, warum auch immer, seitens der Geschäftsführung aufgekündigt, musste sich neu aufbauen, musste uns gegenüber neu auftreten. Es mussten Unterlagen zusammengesucht werden, mit denen man an uns herantreten konnte. Und so gesehen waren das natürlich Verzögerungen von großem Ausmaß. Stellen Sie sich einfach vor, diese Baumängel, diese Baumängelfeststellung, die ist ja nicht Sache einer Bauaufsichtsbehörde im laufenden Verfahren. Das wird vom Gutachter und vom entsprechenden Bauleiter bestätigt, dass das alles in Ordnung ist. Aber ich persönlich kann mich noch gut erinnern, wie nach der gescheiterten Eröffnung 2012 dann Deckenplatten abgenommen wurden, Wandverkleidungen abgenommen wurden und dort Kabel in einem Durcheinander lagen. Es ist für mich unvorstellbar. Ich habe es dann ein bisschen humoristisch immer formuliert, dass wenn ein Tsunami durch dieses gesamte Haus gegangen wäre. Also da hatte man dann gemerkt, dass offensichtlich auch in der letzten Phase vor einer geplanten Eröffnung dort verhältnismäßig im Wettbewerb der installierenden Firmen gearbeitet wurde. Da hat sich jeder seinen Platz für die Kabel gesucht. Also folgerichtig war dann, dass es für uns und den Bauleiter und letztendlich auch den Vertreter der fachlichen Hintergründe dieses Baus, für die keine Chance gab, diese Abnahme uns zu empfehlen.⁶⁴⁷

Durch die Kündigung des Planers musste die Dokumentation in der Inventur nach 2012 erst wieder rekonstruiert werden. Es dauerte entsprechend lange und erforderte viele Änderungen sowie neue Planungen. Die Ausführungsplanungen mussten der Bauordnungsbehörde vorgelegt werden, was zu Verzögerungen bei der Ausschreibung führte. Da es sich um einen öffentlichen Bau handelte, waren die Ausschreibungsprozesse zeitaufwändig.

Zeuge Stephan Loge: „Im Detail kann ich Ihnen die Vielfalt dieser fehlenden Ausführungsplanungen jetzt nicht sofort beschreiben, aber vom Grundsatz her. Sie müssen sich vorstellen, dass nach 2012 dort eine grundsätzliche Inventur gemacht wurde, aber

⁶⁴⁷ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 24.

auch erst, nachdem neue Planer eingestellt und gebunden wurden. Muss man sich vorstellen, dass du da teilweise auch Ausschreibungsprämissen einhalten musst. Du hast teilweise auch europäisches Vergaberecht einzuhalten. Also es hat unwahrscheinlich lange gedauert, bis man sich geordnet hatte, bis man im Übrigen alle Dokumentationen bis 2012, vorhandene Dokumentationen zusammengesucht und gefunden hat. Dort mussten teilweise völlig neue Planungen als solches, na, nicht kopiert werden, aber nachvollzogen werden, bis sich dies mit einzelnen Mosaiksteinen insgesamt ergab. Ja, und daraufhin dann, nach dieser Inventur, nach dieser Bestandsaufnahme, wurden ja dann auch unsererseits und mit Vorschlag auch der Planer, diese vielen, vielen Änderungen eingebracht. Wie gesagt, die brauchten Ausführungsplanungen. Im Großen und Ganzen sind Ausführungsplanungen auch der Bauordnungsbehörde vorzulegen. Und wenn die nicht da sind, kann man nicht anfangen zu bauen. Und da ist das nächste Thema: Wenn ich die Ausführungsplanungen noch nicht bestätigt bekommen habe, kann ich auch nicht ausschreiben, ist ja ein öffentlicher Bau gewesen. Demzufolge sind dann die Ausschreibungen auch sehr zeitversetzt passiert, auch teilweise bis auf europäisches Niveau - - reflektieren. Und, sehr geehrte Damen und Herren, da kommt dann einfach eine Zeit zusammen, die man sich einfach vorher nicht vorgestellt hat, im Nachhinein resümieren kann und, ja, letztendlich auch, so hoffe ich, seine Lehren daraus zieht.“⁶⁴⁸

Im Jahr 2012, einige Monate nach dem gescheiterten Eröffnungstermin, wurde das Ausmaß der Mängel sichtbar. Verschiedene Bauteile wurden entfernt, um den Baufortschritt zu begutachten. Einen Gesamtüberblick über die vorliegenden Mängel zu bekommen, erforderte zwei bis drei Jahre, in denen die Mängelbeseitigung den Großteil des Bauaufwands beanspruchte.

Zeuge Stephan Loge: „Aber stellen Sie sich vor: 2012, das hatte ich ja vorhin schon angedeutet, ist dann so etwa zwei, drei Monate nach dem gescheiterten Eröffnungstermin noch eine hohe Transparenz zu dem ganzen Vorhaben für uns spürbar geworden. Es wurden, wie gesagt, Deckenplatten runtergenommen, Seitenverkleidungen wurden weggenommen und wir haben dann gesehen, wie gebaut wurde. Und da will ich Ihnen sagen: Alleine dies wieder in Ordnung zu bringen hat natürlich auch in dieser Zeit eine ganze Menge Bauaufwand mitgebracht. [...] Also gearbeitet wurde auch während dieser zwei, drei Jahre des Gesamtüberblicks - oder bis man den Gesamtüberblick hatte -, da wurde schon heftig gearbeitet, aber das waren alles größtenteils Mängelbeseitigungen.“⁶⁴⁹

⁶⁴⁸ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 35.

⁶⁴⁹ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 36.

Dies betraf auch den Brandschutz. Die Rekonstruktion des Gesamtbildes der Abweichungen in der Brandschutzanlage dauerte etwa zwei bis drei Jahre. Es gab immer wieder Details, die hinzukamen, aber letztendlich wurde deutlich, dass Abweichungen vorgenommen wurden, die nicht rechtzeitig im Bauablauf bei der Bauaufsichtsbehörde angesprochen worden waren. Auch in dieser Zeit war ein Bausachverständiger der FBB vor Ort⁶⁵⁰.

Zeuge Stephan Loge: „Also wenn ich mich richtig erinnere, mindestens zwei, eher drei Jahre. Man muss sich vorstellen, es kamen ja immer trotzdem Details, die in die Absprache kamen. Aber um das Gesamtbild letztendlich wieder zu haben, das Gesamtbild, was auch darstellte, dass in der Brandschutztechnik, in der Brandschutzanlage Abweichungen durchgeführt wurden, die mit uns überhaupt nicht im Bauablauf schon also vor 12 angesprochen wurden, das hat zwei bis drei Jahre gedauert, bis das alles zusammengetragen wurde.“⁶⁵¹

Es gab eine hohe Frequenz von Aufsichtsratssitzungen in denen der Aufsichtsrat regelmäßig über die Mängel-Situation informiert wurde. Die Bestandsaufnahme war zunächst nicht budgetiert.

Zeuge Horst Amann: „Mit allen Beteiligten: intern, bei der FBB, mit der Geschäftsführung, mit meinen Kollegen, mit meinen Bereichsleitern, mit der Mannschaft, mit dem Projektsteuerer und natürlich auch mit dem Aufsichtsrat. Also diese Darlegung dessen, was notwendig ist und was entstanden ist, war in jeder Aufsichtsratssitzung ein Berichtspunkt. Ich habe mir auch im Aufsichtsrat die Mittel freigeben lassen müssen und auch freigeben lassen für diese Bestandsaufnahme. Die war ja nicht budgetiert; an so was war zunächst nicht gedacht. Und insofern habe ich den Aufsichtsrat aus meiner Sicht immer und lückenlos mit der Situation konfrontiert oder sie darüber informiert. Die Aufsichtsratssitzungen fanden damals ja in hoher Frequenz statt. Da gab es jeden Monat, glaube ich, eine Sitzung. Also diese Transparenz habe ich erzeugt, und das mündete ja schließlich auch - - zu dem Ende, was meine Person betrifft.“⁶⁵²

Speziell zur Budgetierung führte der Zeuge Amann weiter aus:

Zeuge Horst Amann: „Und die Mittelfreigabe: Es musste das Budget erhöht werden. Das hatte ich eben gesagt. Aus dem technischen Bedarf heraus oder aus anderen Bedarfen, ob das jetzt Schallschutz war, der mich nicht betraf, oder die technische Fertigstellung, plant man Kosten: „Das wird so viel kosten“; also eine Kostenprognose. Wenn

⁶⁵⁰ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 39.

⁶⁵¹ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 35.

⁶⁵² Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 24.

das Budget, das vorhandene, nicht mehr reichte, dann ist der Antrag gestellt worden, das Budget entsprechend anzupassen. Das ist in meiner Amtszeit, glaube ich, einmal geschehen, mit all den Dingen, die dazugehören: Prüfung der Beihilfefähigkeit und dass das von daher nicht problematisch ist. Und dann wurde diesen Budgeterhöhungen zugestimmt, was als Doing die Aufgabe meines Kollegen war. Ich habe das zugeliefert, was aus der damaligen Sicht - Ersteres - über das vorhandene technische Budget oder Baubudget notwendig sein wird, um die nächsten Schritte zu machen. So ist das entstanden.“⁶⁵³

Eine erste Bezifferung der Kosten der Varianten „Fertigbauen“ oder „Anhalten“ wurde Ende 2012 durch den Zeugen Amann gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Regierenden Bürgermeister von Berlin Herrn Wowereit, dem stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Platzeck und dem Staatssekretär Herrn Bomba vom Bundesverkehrsministerium kommuniziert.⁶⁵⁴

Zeuge Horst Amann: „Ich habe Kosten beziffert, nämlich diejenigen, die in einem ersten Wurf - - Das war Ende Oktober/Anfang November 2012, wo ich den drei genannten Personen sehr deutlich gesagt habe, wo die Kostenreise hingeht, wenn denn das andere umgesetzt wird, also Bestandsaufnahme, Planung, in der Folge bauen, erst erste Indikation. Aber der Fokus, ich muss das wiederholen, lag eben nicht auf diesem Innehalten oder Planen, sondern: Der Flughafen muss in Betrieb gehen. - Ich glaube, dass das auch erklärbar ist bis zu einem gewissen Grade. Also wenn ich das so sagen darf: Die konnten alle nicht nachvollziehen, dass dieser Flughafen nicht in Betrieb ging, weil die Informationspolitik, glaube ich, aus dem Flughafen so war: Das wird schon werden. - Für mich nicht nachvollziehbar, aber so war es. Und das hat bei vielen Stellen - - Der Begriff „Schockstarre“ ist damals auch geprägt worden am Flughafen; ich weiß nicht mehr, von wem. Aber das war schon so ein bisschen die Sache. Einige waren davon wohl tatsächlich überrascht, was den Ingenieur wiederum überrascht.“⁶⁵⁵

Die erste Bezifferung der Kosten lag bei 500 Millionen Euro. Es handelte sich aber nicht um eine vollendete Kostenprognose, sondern um eine erste Indikation.

Zeuge Horst Amann: „Der Schwerpunkt lag auf der Zeit. Mir war es wichtig, zu vermitteln: Was hier geschieht, sollte und kann nicht geschehen. Es dauert einfach wesentlich länger. - Und ich habe in einem ersten Wurf, einer ersten Näherung Mehrkosten allein für die ersten Schritte, die erkennbar waren - und das war nicht das Ende, nur die ersten

⁶⁵³ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 24.

⁶⁵⁴ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 25.

⁶⁵⁵ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 26.

Schritte -, ich denke, um die 500 Millionen Euro plus in der damaligen Budgetplanung genannt. Das war, wie gesagt, Ende Oktober, Anfang November 2012, als ich Klartext sprechen wollte und auch getan habe, wie die bauliche Situation und die terminliche ist. Aber das war noch keine vollendete Kostenprognose. Das war eine erste Indikation und auch nicht für alle Maßnahmen, die noch anstehen. Diese beiden Dinge - es wird mehr kosten, und es wird vor allen Dingen wesentlich länger dauern - habe ich dem Aufsichtsrat bzw. den drei Vertretern, Gesellschaftervertretern eindeutig genannt.“⁶⁵⁶

Der Schwerpunkt lag jedoch bei dem deutlich erhöhten Zeiterfordernis.

Zeuge Horst Amann: „Das war eine erste Näherung, was die ersten Maßnahmen wären über alle Bereiche, also Technik, technische Gebäudeausstattung, Planungsleistungen, die dazukommen, Gebühren, die dazukommen, und Bauleistungen, die anstehen. Das war ein erster Wurf. Es gab ja immer diese Budgetplanungen per anno, um zu wissen: Ist man in seinem Gesamtbudget der Gesellschafterzuschüsse und Umlagen drin? - Und da war mir klar, dass die vorhandenen - -

Das resultierte auch aus einer Risikoliste, die bestand an diesem Flughafen, wo man sich das etwas einfach gemacht hat und einfach Kosten, die klar waren, dass sie kommen, in einen Risikobereich geschoben hat. Aber Risiken sind Risiken und keine erkannten Planungsmängel. Das habe ich auch insoweit korrigiert, als ich gesagt habe: Das sind keine Risiken, die eintreten könnten, sondern das ist mathematische Gewissheit, dass diese Notwendigkeit eintritt. - Und das führte zu dem ersten Wurf dieser - - Das müssen grob 500 Millionen gewesen sein. Ich habe gesagt: Das Budget wird nicht reichen. Wir brauchen da mehr. - Der Schwerpunkt war die deutlich mehr erforderliche Zeit, um das Ganze in den Griff zu kriegen.“⁶⁵⁷

Die zeitliche Komponente war deshalb zentral, weil man eine Abwägung zwischen der Fertigstellung auf der einen und Rechtewahrung auf der anderen Seite treffen musste. Es mussten Entscheidungen getroffen werden, ob man Kosten verursacht, indem man auch bei streitigen Bauleistungen einfach bezahlt, um den Baufortschritt nicht zu gefährden oder ob man ein Beweissicherungsverfahren durchführt und damit Kosten durch die Bauverzögerung verursacht. Dies stellte ein Dilemma dar. Die Geschäftsführung hatte in solchen Fällen im Interesse der Gesellschaft gehandelt. Die Verschwendung öffentlicher Mittel wurde thematisiert, und bei Verdacht auf Korruption wurden Konsequenzen gezogen.

⁶⁵⁶ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 54.

⁶⁵⁷ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 54.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Es ist allerdings so, dass das Thema Mittelvergabe ein zentrales Thema war, weil natürlich sich im Rahmen der Fehlerabarbeitung herausstellte, dass eine Fülle von Investitionen vielleicht, wenn man richtig von Anfang an gearbeitet hätte, nicht notwendig gewesen wäre. Es war auch das Thema, dass Sie als Flughafen immer vor dem Problem standen zwischen Fertigstellung und Rechtewahrung. Also, das typische Problem ist: Wenn Sie mit einem Baumangel konfrontiert werden, und das klappt alles nicht, müssen Sie ein Beweissicherungsverfahren einleiten. Sie müssen einen vom Gericht bestellten Gutachter einholen; der macht ein Gutachten usw. - Sie nicken, also muss ich das nicht weiter sagen. Wenn Sie dies auf der laufenden Baustelle BER umfänglich gemacht hätten, hätten wir heute noch keinen BER, weil natürlich dann alles hätte stillstehen müssen. Ist doch klar: Wenn an der Elektrik ein Beweissicherungsverfahren läuft, wird bis zum Ende des Beweissicherungsverfahrens an der Elektrik nicht mehr gearbeitet. Also standen die Verantwortlichen, ja, ich sage mal, vielleicht auch vor dem selbst verursachten Drama - das will ich ja gar nicht kleinreden -, dass sie immer entscheiden mussten: Welcher Schaden ist größer? Der Schaden, dass ich mich jetzt vergleiche und eine Summe, die vielleicht streitig ist, dann doch bezahle, mit dem Erfolg, dass die Baustelle weitergeht? Oder stoppe ich die Baustelle, um Recht zu bekommen? Das ist natürlich eine sehr teuflische Frage, und da hat die Geschäftsführung im Grundsatz verantwortlich reagiert und gehandelt. Ob das im Nachhinein heute alles der richtige Entscheidungsprozess war, oder ob auch die Aufsichtsräte in dem Sinne immer richtig entschieden haben - ich weiß es nicht. Sie haben zu dem Zeitpunkt nach bestem Wissen und Gewissen im Interesse der Gesellschaft gehandelt. In dem Moment, wo es jetzt dieses klassische Verschwendungsthema gab, also irgendeiner hat - - oder einen klassischen Korruptionsfall: Wenn wir so etwas gewusst haben, haben wir sofort Konsequenzen gezogen und uns von den Leuten getrennt oder Regressmaßnahmen eingeleitet. Aber das Meiste war dieses Thema, was unter „Verschwendung öffentlicher Mittel“ gelaufen ist, was Sie in dem Sinne interpretieren müssen, wie ich das gerade vorgetragen habe.“⁶⁵⁸

Der Ausbau der Kapazität durch die zusätzliche Etage am Flughafen BER hat zu Veränderungen geführt. Das Brandschutzthema war von Anfang an wichtig, jedoch führte die Vergabe kleinteiliger Aufträge an regionale Handwerker zu einer Komplexität, die das Management erschwerte. Statt einer Firma, die bereits Erfahrung mit solchen Anlagen hatte, wurden die Aufträge in Gewerke unterteilt, was zu Fehlern an den Schnittstellen führte. Die fehlende Konfigurationskontrolle und Schwierigkeiten mit den Ausschreibungen trugen zu den Problemen bei, die schließlich durch den Verlust des Architektenbüros verschärft wurden.

⁶⁵⁸ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 31.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Na, also nicht nur das; es hat viele Veränderungswege gegeben. Aber diese Kapazitätserweiterung durch die Etage, die hat auch schon ein Stück dazu beigetragen, ja. Und das Brandschutzthema war auch, ich sag mal, ein eingebautes. Es gab von Anfang an, auch in Brandenburg, den dringenden Wunsch, dass bei der Vergabe der Aufträge möglichst kleinteilig vorgegangen wird, um möglichst regionalen Handwerkern und Firmen da die Möglichkeit zu geben, sich daran zu beteiligen. Das hat zu einer großen Menge Einzelaufträge geführt, die aber gemanagt werden mussten. Der Flughafen selber konnte das nicht, hat also dieses Management an ein Ingenieurbüro weitergegeben usw. Und Sie merken schon, das wird dann immer komplexer, je mehr sich das verästelt. Die Brandschutzanlage bei einem normalen Flughafen hätte eine Firma gekriegt, die so was schon mal gemacht hat, entweder General Electric oder Siemens oder Bosch oder irgendeine Weltfirma, die auf der ganzen Welt schon solche Anlagen gebaut haben. Beim BER musste die in einzelne Gewerke unterteilt werden, und Schnittstellen bieten immer Anlass für Fehler, und die Schnittstellen haben also auch da nicht funktioniert. Und die Firmen haben mit Recht darauf hingewiesen, dass die Ausschreibungen, die der BER gemacht hat, im Ende nicht stimmig waren mit dem, was sie bauen sollten, weil da zwischenzeitlich andere Umgebungsbedingungen stattgefunden haben. Also, das war relativ schwierig. Diese fehlende Konfigurationskontrolle - was wird da gebaut? - und die noch verschärft wurde dadurch, dass das Architektenbüro abhandengekommen - - oder rausgeschmissen wurde: Das war schon eine fatale Verkettung.“⁶⁵⁹

Eine Verzögerung durch von der zuständigen Bauaufsicht verhängte Baustopps hat es nicht gegeben.

Zeuge Stephan Loge: „Baustopps als solche hatten wir so nicht auszusprechen. Das ist Sache dann des Bauherrn, so keine unmittelbare gefährliche Situation entstand. Durch dass aber keine Öffentlichkeit direkt am Bau zugelassen war, war es Sache des Bauherrn, sein Regime selbstredend und mit den Gesetzen des Arbeitsschutzes und Weiterer einzuhalten.“⁶⁶⁰

⁶⁵⁹ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 25.

⁶⁶⁰ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 21.

IV. Der Brandschutz

Der bauliche Brandschutz in Gebäuden spielt eine entscheidende Rolle für die Sicherheit von Menschen und Sachwerten. Dabei ist die Technische Gebäudeausstattung (TGA) ein wichtiger Bestandteil, der bei der Prävention und Bekämpfung von Bränden eine zentrale Rolle spielt. In diesem Zusammenhang werden Maßnahmen und Systeme zur Minimierung von Brandgefahren sowie zur schnellen Detektion, Alarmierung und Evakuierung von Personen eingesetzt. Eine effektive TGA unterstützt somit den vorbeugenden und abwehrenden Brandschutz in Gebäuden und trägt maßgeblich zur Sicherheit der Nutzer bei. In diesem Abschnitt werden die wichtigsten Aspekte der Probleme der TGA im Bereich Brandschutz näher erläutert. Damit bezieht sich dieses Kapitel auf die Fragen 14 bis 18 sowie 94 und 95 des Einsetzungsbeschlusses.

1. Von der Eröffnungsverschiebung bis zur Fertigstellung

Die Vollautomatik der Entrauchungsanlage am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) sollte sicherstellen, dass im Falle eines Brandfalls die Brandmeldeanlage nicht nur alarmiert, sondern auch die Entrauchung und Frischluftzufuhr steuert. Erste Mängel in der Funktionsweise der Vollautomation zeigten sich Mitte Dezember 2011. Allerdings traten bereits während der Errichtung der Anlage Mängel in der Funktionsweise der Vollautomation auf, insbesondere fehlte eine fehlerfreie Brandfallsteuermatrix, die als Basis für die Programmierung der Entrauchungsanlage dient. Die Wirkverbundtests zeigten zahlreiche Probleme, unter anderem bei den Rauchschutzklappen, die nicht funktionierten oder sich falsch öffneten. Nach Aussage des ehemaligen BER-Gesamtprojektleiters waren die begonnenen Wirkverbundtests für die Vollautomatik so fehlerbehaftet, dass die Vollautomatik innerhalb der nächsten fünf Monate nicht mehr herzustellen war. Um den Eröffnungstermin im Juni 2012 einzuhalten, wurde entschieden, vorerst auf die Vollautomation zu verzichten und stattdessen eine Halbautomatik als Lösung einzusetzen, die als „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ bekannt wurde.⁶⁶¹

Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung der Staatskanzlei hat sich mit der Herstellung der Funktionstüchtigkeit der Brandmeldeanlage und der Entrauchungsanlage befasst, in enger Zusammenarbeit mit dem Bauordnungsamt, dem Architekten und der FBB. Trotz anfänglicher Schwierigkeiten war die FBB noch bis Anfang Mai 2012 zuversichtlich, die Probleme rechtzeitig zu lösen und den Inbetriebnahmetermin einzuhalten.

Zeuge Johannes Werner: „Ich kann Ihnen sagen, dass das Funktionieren der Brandmeldeanlage, der Entrauchungsanlage ja im Fokus der Tätigkeit einer Arbeitsgruppe

⁶⁶¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 216-217.

stand, die auch, sagen wir mal, unter der Leitung unserer Staatskanzlei stattgefunden hat, unter Beteiligung des Bauordnungsamtes, unter Beteiligung des Architekten, unter Beteiligung der FBB. Dort sind die Themen gerade in der kritischen Phase Anfang 2012 aufgerufen, und zwar in enger zeitlicher Folge, beraten worden. Es hat jeweils die FBB zugesagt, dass sie diese Probleme bearbeiten wird. Diese Arbeit, das Funktionieren dieser Brandanmeldeanlagen noch hinzubekommen, dafür gab es bis zuletzt, bis zu der Absage, keine Kontraindikation, sondern die Ansage war immer: Wir kriegen das hin, und der Inbetriebnahmetermin kann gehalten werden. - Das ist bis Anfang Mai der Fall gewesen.

Und was Sie jetzt hier beschreiben an Bauordnungsrechtlichem: Das Bauordnungsamt saß mit am Tisch in dieser Arbeitsgruppe. Das hätte ja jederzeit die Kontraindikation gegeben können nach dem Motto: Schluss. Das wird nichts mehr. - Das hat es nicht gegeben.“⁶⁶²

Der Zeuge Loge bestätigte, dass Abstimmungen zwischen Februar und Mai 2012 stattfanden. Die Staatskanzlei und das Ministerium wurden vor der geplanten Eröffnung des BER im Juni 2012 kontinuierlich über den Baufortschritt informiert. Bei diesen Möglichkeiten habe der Landkreis durchaus Bedenken hinsichtlich der geplanten Fertigstellung geäußert.

Zeuge Stephan Loge: „Und jetzt noch zur Rolle der Staatskanzleien und der Ministerien, vor der geplanten Eröffnung 2012: Die Staatskanzlei wurde von der geplanten Eröffnung des BER im Juni 2012 - also da war es geplant - durch die FBB über den Baufortschritt informiert. Die Abstimmungen fanden im Zeitraum von Februar 2012 bis Mai 2012 statt. Hier war ebenfalls der Landkreis anwesend und wiederholte aufgrund der bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Unterlagen und des auf der Baustelle festgestellten Zustandes mehrfach, dass unsere Bedenken hinsichtlich der geplanten Fertigstellung doch ernst zu nehmen sind.“⁶⁶³

Im Herbst 2011 wurde bereits erkennbar, dass es Probleme mit dem Brandschutz gab. Die Behörden und Planer wurden immer wieder aufgefordert, Lösungen zu finden, aber die Probleme wurden immer weiter aufgeschoben. Im Frühling 2012 fand eine wichtige Beratung mit der Geschäftsführung und Herrn Prof. Dr. Schwarz statt. Es wurde vorgeschlagen, den Brandschutz vorübergehend mit geliehenen Mitarbeitern zu sichern, was jedoch auf Ablehnung bei der Bauaufsichtsbehörde stieß.

⁶⁶² Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 123.

⁶⁶³ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 29.

Zeuge Stephan Loge: „Also das war schon erkennbar im Herbst 2011. Aber auf der behördlichen Ebene in Richtung der Planer, in Richtung der Sachverständigen immer wieder der Hinweis: Ihr müsst dies machen, ihr müsst jenes machen. - Aber das bitte ich auch noch zur Kenntnis zu nehmen: Wir wurden immer wieder dahin gehend vertreten: Ja, wir werden für eine Interimslösung entsprechende Planungen erarbeiten und Ihnen vorlegen. Also wenn zum Beispiel das gesamte Brandschutzsystem noch nicht schlüssig funktioniert, werden wir Ihnen eine Lösung vorlegen. - Und so wurde das Problem immer weiter vor sich hergeschoben. Ich komme jetzt nicht umhin, Ihnen trotzdem mit etwas Polemik hier eine Begebenheit zu erzählen. Also sehr deutlich wurde das immer mehr im Frühling dann 2012. Und ich kann mich noch an eine Beratung erinnern im April, Anfang April, glaube ich, 2012, da ist dann ganz eilig die Geschäftsführung inklusiv des Herrn Prof. Schwarz, der sich aus den Bauabläufen und den Bewertungen immer auffällig zurückhielt - - Also Körtgen war der Akteur, und Schwarz so machte den Eindruck, als wenn er immer über allen Dingen steht. Man fühlte sich da auch manchmal nicht so richtig ernstgenommen in diesem Zusammenhang. Aber genau das war für mich ein besonderes Erlebnis, als dann im April 2012 beide mit ihren fachlichen Mitarbeitern bei uns in der Bauordnungsbehörde auftraten. Also es war ein kurzfristig anberaumter Termin. Und immer wieder die gleiche Argumentation: Sie müssen als Bauherr das Recht haben, auch Interimslösung anbieten zu können, und die Interimslösung und die Planung sind noch nicht fertig. - Dann schlich sich immer mehr die Argumentation ein, mit geliehenen Mitarbeitern den Brandschutz abzusichern. Ich meine, das ist jetzt nichts ganz Ungewöhnliches, aber so, wie es sich uns darstellte, war mir dann, das muss ich an dieser Stelle so lax erzählen, doch die Bemerkung eingefallen, und die habe ich Prof. Schwarz auch deutlich gesagt: Herr Professor, wenn Sie jetzt mit 80 bis 100 geborgten Studenten in orangenen Westen, vielleicht auf einem Campingstuhl mit einer Brotbüchse und einer Thermoskanne, vor jeder Brandschutztür sitzend den Brandschutz absichern, indem dann die Kollegen rufen: „Kollege, mach mal die Tür zu, bei mir brennt es!“, wird es mit uns keinerlei Einigung geben. - Und das sorgte für einen doch sehr schnellen Abbruch dieser Beratungen. Und alles andere ergab sich so wie bisher beschrieben.“⁶⁶⁴

Der Genehmigungsprozess in Zusammenarbeit mit der FBB und anderen Behörden bis zum geplanten Eröffnungstermin dauerte mehrere Monate. Es wurden umfangreiche Abstimmungen durchgeführt und Unterlagen eingereicht. Die Bauaufsichtsbehörde überprüfte die Dokumentation und die Einbausituation stichprobenartig. Es ergaben sich Probleme bei den si-

⁶⁶⁴ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 31.

cherungstechnischen Gebäudeausrüstungen, die Nachbesserungen erforderten. Die Behörden wurden über die Fertigstellungstermine informiert und dazu aufgefordert, die Einhaltung der Nebenbestimmungen zu überprüfen.

Zeuge Stephan Loge: „Also der Ablauf der Genehmigungsverfahren in Zusammenarbeit mit der FBB und anderen Behörden bis zum jeweils geplanten Eröffnungstermin, muss man immer sagen, war meines Erachtens nach so zu beschreiben: Zwischen den Genehmigungsverfahren und der geplanten bauordnungsrechtlichen Fertigstellung ist natürlich zu unterscheiden. Eine Fertigstellung bedarf keiner bauordnungsrechtlichen Genehmigung, wie ich das vorhin schon angegeben habe, hier geht es nur um das Genehmigungsverfahren zur Freigabe der Nutzung. Und das bekommen Sie von den Gutachtern der Bauherren entsprechend vorgelegt. Also wir hatten dann die Aufgabe, diese vorgelegten Unterlagen alle zu sondieren, zu bewerten, einzuordnen und dann entsprechend zu entscheiden. Die Zusammenarbeit mit der FBB wäre hier anzusprechen. Im Vorfeld fanden umfassende Abstimmungen zu den mit der Anzeige der Fertigstellung vorgelegten Unterlagen statt. Hierbei sind insbesondere die gemäß der Brandenburgischen Bauordnung erforderlichen Nachweise, die Bescheinigungen und die Prüfberichte einzureichen. Diese wurden durch die FBB in einer umfangreichen Fertigstellungsdokumentation zusammengestellt. Die Dokumentation beinhaltete unter anderem sämtliche Verwendbarkeitsnachweise der Bauprodukte sowie deren Einbausituation, die Auswertung der Heißgasrauchversuche sowie die Abmeldung aller Genehmigungsverfahren und die entsprechenden Auflagen. Also wir haben Auflagen erteilt und die mussten dann in ihrer Fertigstellung abgemeldet werden als Auflagen.“

Der gesamte Prozess der Zusammenstellung der Unterlagen erstreckte sich über einen Zeitraum von mehreren Monaten, so wie ich vorhin schon die entsprechenden Aufwendungen beschrieben habe. Die Bauaufsichtsbehörde wurde durch die Dokumentation sowie deren Einbausituation vor Ort dann natürlich auch stichprobenartig herangezogen. Die größten Probleme ergaben sich aus den umfangreichen Abnahmen der Prüfsachverständigen zu den einzelnen sicherungstechnischen Gebäudeausrüstungen, hier also die Brandmeldeanlage, die Feuerlöschanlage und die Rauchabzugsanlage und deren Zusammenwirken insgesamt in den sogenannten Wirk-Prinzip-Prüfungen. Hier waren aufgrund der Vielzahl von Mängeln mehrere Nachbesserungen unbedingt erforderlich. Die Behörden wurden durch den Landkreis über die geplanten Fertigstellungstermine immer informiert und aufgefordert, die Einhaltung der im Genehmigungs-

verfahren von ihnen übermittelten Nebenbestimmungen auch zu überprüfen. Die Ergebnisse dieser Überprüfungen wurden im Prozess dann der Fertigstellung berücksichtigt und uns zugearbeitet.“⁶⁶⁵

Die Entrauchungsanlage wurde genehmigt, jedoch wurden die Ausführungspläne nicht eingehalten. Bereits vor 2012 wurde interveniert und die Bauaufsicht hatte darauf bestanden, dass so gebaut werde, wie zuvor genehmigt.

Zeuge Stephan Loge: „Also die Ausführungsplanungen lagen uns entsprechend vor, so wie grundsätzlich genehmigt, und dann wurde eben anders gebaut. Natürlich gab es unsererseits - aber ich glaube, so autodidaktisch erarbeitete - Situationsbeschreibungen, dass da anders gebaut wird. Wir haben dann ziemlich zeitig auch eingegriffen, auch vor 2012, und nach 2012 dann erst recht, und dann kam immer natürlich die Argumentation auf: Wir machen jetzt eine neue Planung, wir reichen eine weitere Baugenehmigung ein. Ich glaube, ich hatte vorhin erwähnt, dass es dann noch mal eine Baugenehmigung gab, eine sich anschließende. Und da war natürlich dann für uns immer wieder das Prinzip einzuhalten: Baut so wie genehmigt. Wir wollen keine Alternativen zulassen. - Und deshalb habe ich ja vorhin auch gesprochen: Bei fehlenden Ausführungsplanungen durfte auch nicht gebaut werden. Wenn für die Entrauchung keine Ausführungsplanung da ist, weil sie gebaut wurde, ohne dass wir entsprechend Kenntnis hatten, dann ist es dazu gekommen, dass das wieder zurückgebaut werden musste.“⁶⁶⁶

Die Geschäftsführung schlug vor, den Flughafen bis zum geplanten Eröffnungstermin am 3. Juni 2012 durch zusätzliche Personalleistungen oder technische Maßnahmen trotz Problemen mit der automatisierten Türsteuerung zu eröffnen. Hierzu wurden kurz vorher 13,9 Millionen Euro bereitgestellt.

Zeuge Johannes Werner: „Also, das Szenario, das damals verhandelt worden ist, war, dass das Ziel erreicht werden sollte, diesen Flughafen zum 03.06.2012 zu eröffnen. Die Türsteuerung in automatisierter Form funktionierte nicht, und ein Funktionieren war auch bis zum 03.06. nicht zu erwarten. Also war jetzt die Frage - das war eine Notmaßnahme, die die Geschäftsführung dort vorgeschlagen hat -, das eben sozusagen durch Beistellung von Personalleistungen oder, sagen wir mal, kurzfristige technische Maßnahmen noch hinzubekommen. Die Fragen, die man sich dazu stellen kann, denke ich, liegen damals wie heute auf der Hand. Es ist letztlich so gewesen, dass für die Entscheidung maßgeblich war, dass man sich die Perspektive erhalten wollte, diesen Flug-

⁶⁶⁵ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seiten 27-28.

⁶⁶⁶ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 40.

hafen zum 03.06.2012 in Betrieb zu nehmen. Und eine Kontraindikation, dass das definitiv unter keinem Gesichtspunkt funktionieren würde, gab es damals bei der Beschlussfassung über diese Vorlage nicht.“⁶⁶⁷

Und weiter:

Zeuge Johannes Werner: „Na ja, ich finde das jetzt ein gutes Beispiel mit dieser Mensch-Maschine-Lösung. Da kann man sich natürlich heute trefflich Gedanken darüber machen. Aber das Kriterium war unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, diese Mittel in die Hand zu nehmen. Die 13,9 Millionen waren der Preis dafür, eine Entwertung des Aufwands für das komplette Investment durch Scheitern des Inbetriebnahmetermins zu verhindern. Das ist, denke ich, eine betriebswirtschaftlich durchaus einleuchtende Entscheidungsgrundlage.“⁶⁶⁸

Nach den Erkenntnissen des ersten Untersuchungsausschusses zum BER in Berlin hat sich der Vorwurf einer Fehlplanung allein aufgrund der Entrauchungsrichtung nicht bestätigt. Jedoch wurde festgestellt, dass eine insgesamt kleinteiligere Entrauchungssteuerung die Handhabbarkeit der Anlage erleichtert hätte. Zeugen, darunter der Vertreter der Bauüberwachung, deuteten darauf hin, dass die Entscheidung für eine große Entrauchungsanlage für das Fluggastterminal zwar funktionsfähig sei, aber in einer idealen Welt kleinteiliger und flexibler geplant werden sollte. Die Bauüberwachung erkannte bereits 2011, dass die Entrauchung ein kritischer Punkt des Bauprojektes sein würde und beauftragte ein externes Gutachterinstitut. Die Verbesserungsvorschläge führten zu Umplanungen, darunter die Abtrennung von Randbereichen. Es wurde jedoch nicht berücksichtigt, dass der Unterdruck so stark dimensioniert war, dass die Entrauchungskanäle dem Druck nicht standhalten konnten und zu implodieren drohten. Eine Neukonzeption mit Aufteilung der Entrauchungssteuerung in sieben Abschnitte wurde schließlich ab November 2013 durchgeführt. Mehrere Zeugen erklärten, dass die Komplexität der Anlage auch mit den ästhetischen Vorstellungen der Architekten zusammenhing.⁶⁶⁹

Der erste Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin stellte darüber hinaus fest, dass zur Lösung der Probleme der geschossübergreifenden Entrauchung das Konzept aufgegeben und die Entrauchung jetzt geschossweise getrennt stattfindet.

⁶⁶⁷ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 117.

⁶⁶⁸ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 119.

⁶⁶⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 215-216.

„Letztendlich wurde die Entrauchungsleistung dadurch hergestellt, dass das Konzept der geschossübergreifenden Entrauchung 2013 aufgegeben wurde und die Entrauchung nunmehr geschossweise getrennt stattfindet. Dies wurde möglich, indem eine Zulassung im Einzelfall für den Einsatz von Frequenzumformern beantragt und im Oktober 2013 erteilt wurde.“⁶⁷⁰

Die Flughafengesellschaft bewertete 2014 die ursprüngliche Konzeption der Entrauchungsanlage als Planungsfehler, da sie nicht den sicheren Betrieb des Fluggastterminals ermöglichen konnte. Aufgrund von Veränderungen an der Brandfallmatrix, die von Bosch verantwortet wurde, mussten die Steuerungsszenarien von Siemens angepasst werden. Dies führte schließlich dazu, dass ein zentraler Teil der Entrauchungssteuerung neu aufgesetzt werden musste. Die Umbauten waren notwendig, um eine ordnungsgemäße Abnahme sicherzustellen.⁶⁷¹

Der Umbau der Entrauchungsanlage hatte erhebliche Auswirkungen auf den Baufortschritt am Terminal. Es gab massive Rückbauten, zusätzliche Ventilatoren und Anlagen mussten installiert werden, und auch sogenannte Schnorchel wurden gebaut. Die Umbauten führten zu Verzögerungen von etwa drei bis vier Jahren im Bauablauf. Andere Firmen waren ebenfalls betroffen, da Änderungen an einem Gewerk oft Rückbaumaßnahmen in anderen Gewerken erforderlich machten. Der Umbau der Entrauchungsanlage führte zu erheblichem Aufwand und Koordinationsbedarf zwischen den verschiedenen Baufirmen.⁶⁷²

Hierzu führte der Bauleiter der Firma Caverion vor dem zweiten Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin aus:

„Also ich sage mal: In der normalen Lüftung, so wie wir das hier haben, waren die Anpassungen gering. Da wurde vielleicht mal eine Decke geändert oder wie auch immer. Allerdings, was die Entrauchung betraf – das war gewaltig. Die Rückbauten bezogen sich in aller Regel darauf, wenn zum Beispiel die HOM [phonet.] Elektrogewerke Mängelbeseitigung oder Restleistungsbeseitigung machen mussten, dann wurden ganze Schneisen in den Bereichen freigeräumt – die Decke runter, die Lampe runter, alle Gewerke runter –, dann haben die ihre F90-Kabel an die Decke gemacht, und dann kam alles wieder rein. Das war die Masse der Rückbauten. Dafür gab es eine AVL, die

⁶⁷⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 223.

⁶⁷¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 77-78.

⁶⁷² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 79-80.

nannte sich „ad hoc“, da gab es dann jeden Tag drei, vier, fünf Deckblätter, die wurden dann von uns abgearbeitet, so schnell wie es ging. Das war der eine Bereich; was aber in meinem Gewerk zusätzlich gekommen ist an Entrauchungsventilatoren und -anlagen und so, das ist gewaltig.

Die Anlage insgesamt war nicht beherrschbar, das haben Sie sicherlich in der Presse auch einmal gelesen. Dort gibt es riesengroße Betonkanäle, und alle haben gestaunt, dass die Luft nicht das macht, was man geplant hat. Dann hat man im Nachhinein in den großen Kanälen riesige Wände eingebaut mit Entrauchungsklappen, die man einzeln fahren konnte, dass man die Luft überhaupt in den Griff bekommen hat. Dazu sind in den langen – sagen wir mal: – Fluchtwegen zum Beispiel vom Ankommebereich usw. zusätzliche Ventilatoren gebaut worden, also so Schubventilatoren, die das ganze System unterstützen. Wenn Sie Ventilatoren bauen, die die Luft rausnehmen, müssen Sie auch welche bauen, dass die Luft nachgeführt wird. Und die sind dann also extra noch gekommen.

Außerdem ist noch gewesen, dass auf jeder Seite – also Nord und Süd – circa 150 sogenannte Schnorchel gebaut worden – das ist also Entrauchung von innen liegenden Räumen –, die nicht geplant waren, und die im Nachhinein eben offensichtlich sein mussten. Und dann wurde es ganz interessant, weil Sie natürlich von jedem Raum – – haben Sie einen Kanal gebaut mit Gitter usw., und dann mussten Sie durch alle Decken durch bis in den jeweiligen Fortluftschacht oder Ansaugschacht, und das war für alle dramatisch.“⁶⁷³

Die Fertigstellung des Brandschutzkonzepts mit Änderungen der Baugenehmigung erfolgte im April bzw. Juli 2015. Die Nachträge zur Baugenehmigung wurden erst im Oktober 2016 bzw. im Januar 2017 genehmigt. Die Fertigstellung der Entrauchungssteuerung durch Siemens erfolgte Ende November/Anfang Dezember 2018. Die Entrauchungsanlage wurde schließlich vom TÜV Rheinland am 15. April 2019 freigegeben.⁶⁷⁴

Im Jahr 2019 begann die Prüfung der Wirkprinzipien im Brandschutz in verschiedenen Abschnitten, die sich schrittweise ergänzen mussten. Am Ende wurde der gesamte Komplex, *Terminal oben* und *Bahnhof unten*, geprüft. Dieser Prozess dauerte mehrere Monate.

⁶⁷³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 79-80.

⁶⁷⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 78-79.

Zeuge Stephan Loge: „Wir hatten dann mit dem letzten Geschäftsführer wirklich einen vorrangigen Konsens, es ging dann auch vorwärts. Und dann, kann ich mich noch erinnern, hatten wir diese Wirkprinzipien, diese Prüfung, Wirk-Prinzip-Prüfungen, die gingen ja schon 2019 los. Die gingen in einzelnen Brandschutzabschnitten los. Die mussten sich dann immer wieder ergänzen, also erst der Abschnitt, dann der Abschnitt, dann der Abschnitt. Und dann ganz zum Schluss ging es um den gesamten Komplex: Terminal oben, Bahnhof unten. So was dauert dann schon Monate.“⁶⁷⁵

Die Bauaufsichtsbehörde führte Prüfungen der Anträge durch, einschließlich bautechnischer Nachweise im Brandschutz. Nach Bestätigung der Erfüllung der Voraussetzungen durch die Bauaufsichtsbehörde am 23. Juli 2020 erfolgte die Zustimmung der Luftfahrtbehörde zur Nutzung des Terminals für die Passagierabfertigung.

Zeuge Stephan Loge: „Neben den bauordnungsrechtlichen Prüfungen der Anträge erfolgte durch die Behörde auch die Prüfung des bautechnischen Nachweises im Brandschutz, eine ganz erhebliche Aufgabe für uns gewesen. Und für die Freigabe zur Nutzung sieht das Brandenburgische Baurecht keine Genehmigungsverfahren vor, hier sind die in den entsprechenden Paragraphen aufgeführten Unterlagen vollständig vorzulegen. Sollten die Unterlagen nicht vollständig sein oder bauliche Anlagen im erforderlichen Umfang nicht benutzbar sein, ist die Nutzung zu untersagen. Und so kam es ja letztendlich auch dann zu unseren entsprechenden Aktivitäten. Mit Schreiben vom 23.07.2020 haben wir dann bestätigt, dass die Voraussetzungen für die Nutzung des Terminals erfüllt sind. Und die Nutzung des Terminals für Passagierabfertigung bedurfte letztendlich dann noch der Zustimmung der Luftfahrtbehörde, die erteilt wurde.“⁶⁷⁶

⁶⁷⁵ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 41.

⁶⁷⁶ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 22.

2. Befassung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hatte die Frage der Türsteuerung, Sprinkleranlage und Brandmeldeanlage insgesamt konsequent verfolgt. Es wurden regelmäßige Sitzungen abgehalten, um den Fortschritt in diesem Bereich zu überwachen und Lösungen einzufordern. Die Geschäftsführung wurde intensiv gefordert, um die Befundlage zu klären und Vorlagen zu erarbeiten. Zudem wurden Sachverständige gehört und Maßnahmen ergriffen, um das Zentralanliegen voranzutreiben. Die Diskussionen innerhalb des Aufsichtsrats waren intensiv und es wurde viel Zeit investiert, um Fortschritte zu erzielen. Insgesamt stand die Frage der Türsteuerung und Sprinkleranlage im Fokus des Aufsichtsrats und wurde mit hoher Priorität behandelt.

Zeuge Johannes Werner: „Also, der Aufsichtsrat hat - ich muss es so sagen - intensiv gerungen, um die Lösung dieser Frage voranzubringen, erst mal die Befundlage zu klären. Er hat die Geschäftsführung gefordert. Er hat intensiv die Vorlagen beraten. Er hat auch Sachverständige gehört. Er hat Fragen gestellt.

Und es sind ja auch durchaus bestimmte Personalentscheidungen in Bezug auf die Geschäftsführung dann getroffen worden, die auch mit der Frage zusammenhingen, wie sozusagen diesem Zentralanliegen Fortgang gegeben werden kann. Sie sehen allein an der Länge der Aufsichtsratssitzungen, an dem Kreis der angehörten Personen und an der Intensität der protokollierten Diskussionen, dass es hier, wie gesagt - ich sage es noch mal - ein Ringen des Aufsichtsrats um Erkenntnisfortschritt und das Befördern einer Lösung gegeben hat.“⁶⁷⁷

Die Zeugin Trochowski bestätigte, dass es eine lange Debatte über den Brandschutz im Aufsichtsrat gab. Bei dieser ging es insbesondere um das Zusammenspiel von Hardware (wie Türen und Notausgänge) und Software. Zudem bestätigte sie, dass das Beheben der Mängel Jahre dauerte. Ein weiteres Thema waren die Dübel, die den Brandschutzvorgaben genügen mussten. Dieses Problem wurde jedoch im Bauablauf behoben. Der Brandschutz war daher ein zentrales Thema bezüglich der Baumängel und wurde über die Jahre hinweg permanent diskutiert.

Zeugin Daniela Trochowski: „Es gab ja, ich sage mal, eine lange Debatte zum Brandschutz, zur Frage Zusammenspiel zwischen Hardware sozusagen, also Türen öffnen, sage ich jetzt mal ein bisschen flapsig, Notausgänge - öffnen die sich? -, und Software. Die Frage, die war ja eigentlich seit 2012 - da war ich noch nicht im Aufsichtsrat - bekannt. Das ist ja der Punkt, an dem die Eröffnung gescheitert war. Das hatte ich in der letzten Befragung ja auch schon geäußert, dass man lange geglaubt hat, dass es manuelle Brandwachen geben kann, also Menschen, die sozusagen im Brandfall die Türen

⁶⁷⁷ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 94-95.

öffnen, und dass das dann auf Landkreisebene nicht genehmigt wurde. Das war sehr lange, also seit diesem Zeitpunkt, bekannt. An der Frage wurde sehr lange gearbeitet, weil - ich kann Ihnen die Namen der Unternehmen nicht mehr sagen, jedenfalls nicht alle - jedenfalls die betroffenen Unternehmen, die damit beauftragt wurden, sehr, sehr lange gebraucht haben, um diese Mängel abzustellen. Das hat uns eigentlich über viele Jahre begleitet. Also, der Brandschutz war ein zentrales Thema, was die Baumängel anbelangte. Es kam dann ein zweites großes Thema auf. Das waren die Dübel - Dübel sind das, glaube ich; ja -, die Frage, ob die Dübel dem Brandschutz oder den aktuellen Vorgaben Genüge tun. Das war ein zweites großes Thema, an dem allerdings auch nicht die Eröffnung scheiterte, sondern das dann, wenn ich mich richtig erinnere, auch im Bauablauf, in dem Zeitablauf gehandelt werden konnte. Ich sage mal: Bei den Baumängeln erinnere ich mich vor allen Dingen an das Thema Brandschutz. Und das wurde eigentlich über die ganzen Jahre permanent diskutiert.“⁶⁷⁸

Und später:

Zeugin Daniela Trochowski: „Wenn ich mich richtig erinnere - es waren ja zwei Unternehmen; an das zweite kann ich mich nicht erinnern, also an den Namen -, war das Zusammenspiel zwischen Hardware und Software bei der Brandmeldeanlage ein Problem, also die Frage Erkennen eines Brandes, Melden eines Brandes und dann sozusagen Hardware, technische Reaktion, also Öffnung von Türen, Brandschutztüren usw. Das hat über viele Jahre nicht funktioniert. Das hat sozusagen nicht ineinandergespielt. Software und Hardware haben da nicht irgendwie - - bekamen sich nicht zusammen. Das war ein großes Problem.“⁶⁷⁹

Neben den Brandschutztüren und der Entrauchungsanlage, deren Fertigstellung lange Zeit in Anspruch nahm, wurden andere Probleme, wie die gerade erwähnten Dübel oder auch Sprinkleranlagen innerhalb des Terminplanes, abgearbeitet.

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, das waren viele Punkte. Ich sage Ihnen mal einen: In diesem Baufortschritt sind ja natürlich in dem Hauptgebäude und auch in den beiden Flügeln rechts und links Sprinkleranlagen eingebaut worden. Und ursprünglich war diese Sprinkleranlage für nur eine Etage dieses Gebäudes geplant, und dann waren das plötzlich zwei Etagen. Dann hat die Brandschutzbehörde moniert, dass, wenn es an mehreren Stellen brennt, die Sprinkleranlage nicht ausreichend ist, dass also plötzlich eine zusätzliche Sprinkleranlage für den Nordflügel gemacht werden muss. Das war so eine Maßnahme. Die wurde geplant. Man musste einen Platz finden, wo die ist usw. usw. Aber das wurde dann innerhalb des Terminplanes eigentlich abgearbeitet. Das

⁶⁷⁸ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 65.

⁶⁷⁹ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 75.

war so ein Beispiel, was uns da unterwegs überholt hat. Da gab es halt mehrere, die da eine Rolle gespielt haben.“⁶⁸⁰

Zu den Problemen mit den „Zuströmklappen“, hatte der erste Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin bereits festgestellt, dass diese in keinerlei Zusammenhang mit der Funktionalität der Entrauchungsanlage oder der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins im Mai 2012 standen.⁶⁸¹

Die Gesellschafterversammlung hat sich ungewöhnlicherweise mit bautechnischen Problemen insbesondere bei den Türsteuerungen und Steuerungssystemen befasst. In der Gesellschafterversammlung vom 23. Januar 2017 hat sie der Geschäftsführung den Auftrag gegeben, den Vorgang aufzuarbeiten und für Abhilfe zu sorgen. Der Aufsichtsrat wurde angewiesen, die Geschäftsführung zu überwachen und darüber zu berichten. Dieser Schritt war nach Aussage des Zeugen Werner entscheidend dafür, dass der Flughafen im Oktober 2020 in Betrieb genommen werden konnte.

Zeuge Johannes Werner: „Ja, also ich hatte ja eingangs schon gesagt: Also die Gesellschafterversammlung hat sich grundsätzlich nicht jetzt mit bautechnischen Spezifikationen befasst - grundsätzlich. Es hatte sich aber herausgestellt, das ist ja auch in der Öffentlichkeit sehr klar verhandelt worden, dass die Türsteuerungen und das Thema Steuerungssysteme insgesamt, verbunden mit der Brandmeldeanlage eigentlich das Kardinalproblem bei der Bereinigung oder bei der Herstellung der - - bei der Fertigstellung des BER gewesen ist. Und deswegen hatte in der Tat hier ungewöhnlicherweise die Gesellschafterversammlung sich dieses Themas auch angenommen, weil wir damals schon der Überzeugung waren: Das ist jetzt also eine derartig gewichtige Fragestellung, dass man auch dokumentieren muss, dass die Gesellschafter das erkannt haben und sich damit beschäftigt haben und das auch mit bestimmten Aufträgen verbinden, und zwar zunächst an die Geschäftsführung, nämlich den Vorgang aufzuarbeiten, und es dann in dem Aufsichtsrat, der, wie auch schon gesagt, im Grunde im Rahmen seiner Aufgabe der laufenden Überwachung der Geschäftsführung sozusagen die zentrale Aufsichtsfunktion hatte. Dem folgt jetzt dieser Beschluss. Also außergewöhnlicher Weise haben die Gesellschafter an ein bauliches Thema selbst in einem Beschluss thematisiert, es mit Klärungs- und Überwachungsaufträgen versehen, nämlich an die Geschäftsführung, den Vorgang aufzuarbeiten und für Abhilfe zu sorgen, dem Aufsichtsrat zu berichten und damit auch dem Aufsichtsrat den Auftrag erteilt, sich natürlich

⁶⁸⁰ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 46.

⁶⁸¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 214.

pflichtgemäß im Rahmen seiner Organpflichten damit zu beschäftigen. Und auf Ihre Frage: Hat das Erfolg gehabt? - Ja, die Geschäftsführung hat natürlich daraufhin einen Bericht vorgelegt. Den Anspruch, dass im Jahr 2017 da eine abschließende Klärung beigeführt werde, ist, denke ich, durch die tatsächlichen Abläufe beantwortet. Das ist eben das komplexeste Thema gewesen, dessen Lösung dann auch der Schlüssel dafür gewesen ist, dass im Ergebnis dann im Oktober 20 die Inbetriebnahme erfolgen konnte.“⁶⁸²

⁶⁸² Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 93-94.

V. Sonstige Mängel und Haftung

In diesem Kapitel wird untersucht, ob Förderbänder, Rolltreppen und Fahrstühle bereits vor der Inbetriebnahme regelmäßig in Bewegung gesetzt werden mussten, um ihre Funktionsfähigkeit zu gewährleisten, und welche Kosten dafür angefallen sind. Darüber hinaus werden Mängel bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung betrachtet und aufgezeigt, wann diese festgestellt wurden. Schließlich werden Planungsfehler in bestimmten Bauteilbereichen sowie die Haftung der Planer beleuchtet. Es wird auch untersucht, ob die Haftungsansprüche gegen diese durchgesetzt wurden. Damit befasst sich dieses Kapitel mit den Fragen 99, 100, 108, 109 und 117 des Einsetzungsbeschlusses.

1. Rolltreppen

Zu den Förderbändern, Rolltreppen und Fahrstühlen führte der Zeuge Mehdorn bereits vor dem zweiten Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin aus:

„... Auch ein Flughafen, der nicht in Betrieb ist, braucht Wartung. Diese Fahrstühle, die müssen ständig gewartet werden, die Rolltreppen. Alles, was sich bewegt, muss ständig einer Wartung unterliegen. Da ist eine Wartungsmannschaft unterwegs, und das kostet Geld.“⁶⁸³

Die Kosten für diese Wartungsarbeiten wurden mit zehn Millionen Euro pro Monat beziffert.⁶⁸⁴

2. Strom-, Wasser- und Gasversorgung

Monatsberichte, die der Projektsteuerung zuzugingen, waren das regelmäßige Berichtsinstrument der Generalplanung und Bauüberwachung im Fluggastterminal. Sie bildeten auch die Datengrundlage für die Berichterstattung der Projektsteuerung durch Controllingberichte. So stellte der erste Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin zu Hinweisen der Bauüberwachung zu den in der Überschrift genannten Bereichen fest:

„So war im Monatsbericht Dezember 2011 die Termineinhaltung in der Vergabeeinheit 5.0 (Technische Gebäudeausstattung: Heizung, Kühlung, Lüftung, Sanitär) mit einem

⁶⁸³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 297-298.

⁶⁸⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 298.

roten Pfeil und der Anmerkung versehen: ‚Inbetriebnahme und Gesamtablauf kritisch, besonders für sicherheitstechnische Anlagen gemäß Anlage 2 A aus 6. EGV.‘“⁶⁸⁵

3. Haftung für Planungsfehler

Die Ausführungsplanung für das Fluggastterminal, die von der pg bbi als Generalplaner durchgeführt wurde, war von qualitativen Mängeln und Verzögerungen gekennzeichnet. Besonders die technische Gebäudeausstattung stellte den „wunden Punkt“ dar. Die vielen Änderungswünsche der Flughafengesellschaft erschwerten die Planung zusätzlich. Die pg bbi überschätzte die Machbarkeit von Planungsänderungen und die Kommunikation zwischen den beteiligten Firmen war gestört, was dazu führte, dass die Insolvenz des TGA-Planers für die anderen Mitglieder überraschend kam. Die pg bbi stand unter Druck, die zahlreichen Änderungswünsche der Bauherrin zu erfüllen.⁶⁸⁶

Die Projektsteuerung begann erst Anfang 2013 mit der Erfassung der Mängelansprüche, nachdem die Schlussrechnungen von pg bbi vorgelegt wurden. Eine Klage auf Feststellung von Schadensersatzansprüchen wurde im Juni 2012 vor dem Landgericht Potsdam eingereicht.⁶⁸⁷

Ein Gutachten zur Verantwortlichkeit der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere durch die Verletzung von Überwachungspflichten im Vorfeld der zweiten Terminverschiebung 2012 sah zwar Ansätze für eine Verantwortlichkeit, verneinte jedoch letztendlich Schadensersatzansprüche, da die Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen ihres pflichtgemäßen Verhaltens gehandelt hätten.⁶⁸⁸

Dasselbe Gutachten bejahte hingegen haftungsbegründende Pflichtverletzungen der Geschäftsführung.⁶⁸⁹ Allerdings stellte in einem späteren Klageverfahren das Landgericht Berlin

⁶⁸⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 314-315.

⁶⁸⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 403.

⁶⁸⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 394.

⁶⁸⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 398.

⁶⁸⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 398.

inzident fest, dass kein wichtiger Grund für eine Kündigung des damaligen Sprechers der Geschäftsführung bestanden habe⁶⁹⁰.

⁶⁹⁰ Landgericht Berlin, Urteil vom 23.10.2014 Az. 93 O 55/13.

D. Themenkomplex: Aufsichtspflicht als Gesellschafter

Insgesamt hat der Untersuchungsausschuss zu Fragen zum Themenkomplex Aufsichtspflicht als Gesellschafter acht Zeuginnen und Zeugen in sechs Sitzungen vernommen.

Sitzung	Name	Funktion	Vernehmungsthema
13	Wolfgang Fried	ehemaliger Leiter der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	über die Tätigkeit als Abteilungsleiter, Leiter der LuBB
14 und 15	Daniela Trochowski	Staatssekretärin a. D.	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
15	Günther Troppmann	ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
15	Rainer Speer	ehemaliger Finanzminister und ehemaliger Innenminister des Landes Brandenburg	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
15 und 16	Johannes Werner	Referatsleiter im Ministerium der Finanzen und für Europa	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
16	Hartmut Mehdorn	ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
16	Walter Schubert	ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauablauf, Kostenerhöhungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung

Themenkomplex: Aufsichtspflicht als Gesellschafter
Untersuchungsergebnisse

17	Thomas Seidel	ehemaliger Leiter der Flughafenkoordination in der Staatskanzlei des Landes Brandenburg	über die Tätigkeit im Aufsichtsrat über alle im Zusammenhang mit Bauvorbereitung, Grunderwerb, Kostenberechnungen, Finanzierung, Managerhaftung und Schadenersatz stehenden Vorgänge. Des Weiteren Auskunft über Informationsweitergabe und Festlegung von Entscheidungsbefugnissen zwischen Aufsichtsrat, Gesellschaftervertretern und Landesregierung
18	Stephan Loge	ehemaliger Baudezernent und Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald	über die Tätigkeiten des Landkreises Dahme-Spreewald bezogen auf Genehmigungsverfahren zu Baumaßnahmen, Bauverzögerung und Inbetriebnahme des Flughafens BER

Tabelle 17: Übersicht der zum Themenkomplex Aufsichtspflicht als Gesellschafter vernommenen Zeuginnen und Zeugen.

I. Vorbemerkung

Zum Themenkomplex *Aufsichtspflicht der Gesellschafter* hat der Untersuchungsausschuss mit der dreizehnten von insgesamt 18 Beweisaufnahmesitzungen mit der Vernehmung von Zeuginnen und Zeugen begonnen. Die Aufsichtspflicht der Gesellschafter bildet einen zentralen Bestandteil des Gesellschaftsrechts und ist von großer Bedeutung für die Verantwortung der einzelnen Gesellschafter. In diesem Zusammenhang wurden in den Vernehmungen wichtige Erkenntnisse über die Pflichten und Aufgaben der Gesellschafter sowie über mögliche Versäumnisse bei der Ausübung ihrer Aufsichtspflicht gewonnen.

Der Inhalt des Themenkomplexes *Aufsichtspflicht der Gesellschafter* wurde im Folgenden in drei Kapitel unterteilt: II. *Aufsichtsratsmitglieder*, III. *Zusammenarbeit der Gesellschafter* sowie IV. *Externe Prüfungen*. Die Kapitel beginnen regelmäßig mit einer Einleitung in den jeweiligen Sachverhalt. Danach werden diverse Schwerpunkte innerhalb der Fragestellung abgebildet und beleuchtet. Ein Fokus liegt hierbei auf den durch den Untersuchungsausschuss erlangten Zeugenaussagen.

II. Aufsichtsratsmitglieder

Das folgende Kapitel befasst sich mit den Anforderungen und Regelungen zur Besetzung des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaften. Damit bezieht sich dieses Kapitel auf die Fragen 146 bis 150 des Einsetzungsbeschlusses.

Die drei Organe der Flughafengesellschaft sind die Gesellschafterversammlung, die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat. Die Gesellschafterversammlung entscheidet über grundsätzliche Angelegenheiten; die Geschäftsführung organisiert den operativen Betrieb und vertritt die Gesellschaft gerichtlich und außergerichtlich, während der Aufsichtsrat die Maßnahmen der Geschäftsführung prüft und neue Geschäftsführer bestellt. Die Gesellschafterversammlung wird von den Gesellschaftern Bundesrepublik Deutschland, Land Berlin und Land Brandenburg vertreten; der Aufsichtsrat setzt sich aus Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen, und die Geschäftsführung besteht aus Geschäftsführern und dem Vorsitzenden der Geschäftsführung. Jedes Organ hat spezifische Aufgaben und Zuständigkeiten, die im GmbH-Gesetz und im Gesellschaftsvertrag festgelegt sind. Für eine spezifischere Einführung wird auf die Organe der Flughafengesellschaft (1. Abschnitt A. III. 1.) verwiesen.

1. Besetzung des Aufsichtsrates unter der Prämisse der Privatisierung

Der Zeuge Schubert stellte dar, dass es auf allen Ebenen eines so großen Projektes wie eines Hauptstadtflughafenneubaus für ihren jeweiligen Bereich fachkompetentes Personal brauche.

Zeuge Walter Schubert: „Die entscheidende Frage, das ist die Fachkompetenz der Organe: Anhand welcher Kriterien werden die definiert? Und anhand welcher Nachweise beurteilt man das? Wie wird die Führungsqualität der Geschäftsführung beurteilt? Wie wird die Fachkompetenz und, ich sage mal, das Stehvermögen von Aufsichtsratsmitgliedern beurteilt und von entscheidenden Mitarbeitern in den Unternehmen? Denn eines ist auch klar: Es nützt Ihnen herzlich wenig. Sie haben einen exzellenten Geschäftsführer, aber die Ebene darunter ist nicht in der Lage, Dinge umzusetzen, da wird nichts draus. Umgekehrt ist es sehr schwierig...“⁶⁹¹

Gleichzeitig bedarf es einer gleichberechtigten und transparenten Arbeit in einem Gremium wie dem Aufsichtsrat. Als Vertreter der Wirtschaft habe er aber nicht immer die gleichen Informationen gehabt.

⁶⁹¹ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 151.

Zeuge Walter Schubert: „Punkt 2, Organisation, Strukturen des Konzerns und der Unternehmen und der Ausschüsse: Das heißt, Sie müssen soweit die Transparenz für den Aufsichtsrat sicherstellen. Es kann nicht sein, dass Sie Herrschaftswissen in verschiedenen Bereichen haben; das führt zu Problemen. Das war im Aufsichtsrat meines Erachtens auch ein Punkt: dass ich nicht richtig einschätzen konnte, was da eigentlich ist.“⁶⁹²

Über seine Bestellung als Aufsichtsratsmitglied im Jahr 2000 wusste er zu berichten, dass wohl mit Blick auf den anstehenden Privatisierungsversuch keine fachlich notwendigen Kompetenzen im Aufsichtsrat vorhanden waren, weil man davon ausging, dass man nur die Privatisierung in dieser Konstellation zu stemmen habe.

Zeuge Walter Schubert: „So, ich bin also bestellt worden und ich würde sagen auch hier in Deutlichkeit: Ich habe mich gewundert, warum ich bestellt worden bin. Ich habe nämlich noch niemals einen Flughafen gebaut, ich hatte noch nicht mal einen Flughafen finanziert. Nach meinem Eindruck ging das anderen Mitgliedern im Aufsichtsrat aber ebenso. Ich fand das bemerkenswert, muss ich sagen. Ich habe auch im Jahre 20 - - Ich wurde von dem damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Regierenden Bürgermeister Diepgen, mit den Worten begrüßt: „Dieser Aufsichtsrat ist hier zusammenzukommen, um sich aufzulösen“. Ich hatte das erst gar nicht verstanden, mir war das aber nachher klar, dass das Thema Privatisierung da eine Rolle spielte. Ich habe im Jahre 2001, bei einem Wechsel im Aufsichtsratsvorsitz - - waren die Wirtschaftsprüfer, die von dem damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden beauftragt waren, in einem Gespräch informiert, dass meines Erachtens, wenn es über die Privatisierung hinaus, spätestens aber sicherlich neue Überlegungen hinsichtlich der Besetzung des Aufsichtsrates nötig seien, denn keiner hatte meines Erachtens entsprechende Kenntnisse im öffentlichen Recht und keiner hatte meines Erachtens bestimmte bauplanerische und diese Erkenntnisse, die mindestens ja notwendig gewesen wären, um in der Tendenz festzustellen, dass das, was die Geschäftsführung dem Aufsichtsrat vorträgt, wirklich sinnvoll ist.“⁶⁹³

Die Privatisierung scheiterte im Jahr 2003 endgültig.⁶⁹⁴ Die Gesellschafter entschieden sich, den Flughafenbau selbst durchzuführen. Für diese Aufgabe sei der Aufsichtsrat allerdings nicht besetzt gewesen.

⁶⁹² Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 151.

⁶⁹³ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 139-140.

⁶⁹⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 90; zu den Ursachen siehe u. a. Parlamentarischer Untersuchungsausschuss 3/1 - Aufklärung der Mitverantwortung der Gesellschafter der BBF am Scheitern des

Zeuge Walter Schubert: „Oder hier die Punkte: tatsächliche Gründe für das Scheitern der Privatisierung. Die Privatisierung hätte aus meiner Sicht den Vorteil gehabt oder den Vorteil haben können, ganz Konjunktiv, dass man sich die Kosten, Risiken teilt und die Fachkompetenz sich noch einhandelt. Verdi hat einen guten, meine ich, Gedanken gehabt, eine Teilprivatisierung zu machen, das ist im Aufsichtsrat nie diskutiert worden. [...] Es hat auch meines Erachtens keine Versuche gegeben, oder mir ist es nicht bekannt, möglicherweise dann eine Beteiligung einer anderen Flughafengesellschaft zu bekommen, zum Beispiel Frankfurt - Frankfurt hat ja weltweit Beteiligungen. Ist nicht gemacht worden. Und es war ja die Vorstellung 2003, dass die Gesellschafter in der Lage wären, diese beruflich zu bewältigen. Da frage ich mich: Worauf hat sich das eigentlich gestützt? Wen hatte man eigentlich, um das sicherzustellen?“⁶⁹⁵

Dennoch habe sich der Aufsichtsrat über die Zeit gut eingearbeitet. Und auch die Geschäftsführung erfüllte die Kriterien eines fachkompetenten Gesellschaftsorgans.

Zeuge Walter Schubert: „Ich habe leider daraus dann nichts mehr gehört. [...] und ich war im Jahre 2005 und auch 2006 eigentlich der Hoffnung, dass nach anfänglichen Problemen und Zusammenführen im Aufsichtsrat die Flughafengesellschaft auf gutem Wege war. Es waren bessere Fluggastzahlen, es waren bessere Gewinnzahlen und mit dem Eintritt des Technischen Geschäftsführers Weyer schien mir auch jetzt eine sachkompetente Geschäftsführungspersönlichkeit im Amt zu sein, die diese Flughafengesellschaft und das Projekt fortführen konnte.“⁶⁹⁶

Der Zeuge Troppmann, welcher 2006 als Wirtschaftsvertreter für das Land Brandenburg in den Aufsichtsrat kam, bestätigte eine der Organkompetenz entsprechende Arbeit der Aufsichtsratsvorsitzenden.

Zeuge Günther Troppmann: „Also, der Aufsichtsrat hat ja nicht die operative Tätigkeit zu führen; das haben das Management und die Geschäftsleitung. Der Aufsichtsrat ist ja nur der Gesellschafterversammlung gegenüber rechenschaftspflichtig, und zwar als Gesamtorgan, und das haben auch die Aufsichtsratsvorsitzenden entsprechend wahrgenommen.“⁶⁹⁷

Privatisierungsverfahrens und des Vergabeverfahrens zur privaten Errichtung des Großflughafens BBI, Beschlussempfehlung und Bericht (UA 3/1) 17.06.2003 Drucksache 3/5952.

⁶⁹⁵ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 151.

⁶⁹⁶ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 139-140.

⁶⁹⁷ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 18.

Auch der Zeuge Loge führte zu diesem Zeitrahmen aus, dass es in der Anfangszeit des Großprojektes bis zur Fertigstellung des Rohbaus des Terminals keinen zeitlichen Verzug gegeben habe.

Zeuge Stephan Loge: „Es klappte alles unwahrscheinlich gut bei, können Sie sich vielleicht erinnern, der ganzen Umsiedlung, also ganze Dörfer wurden umgesiedelt. Natürlich waren das ausführlichste Planungen und Baulichkeiten, die dort im Zusammenhang standen. Übrigens gingen die alle über unsere Bauaufsichtsbehörde, jedes Haus. Die gesamte Entwässerung, das war eine Wahnsinns- riesige, große - erdbewegung, alles klappte, auch das Terminal im Rohbau, alles klappte fristgerecht.“⁶⁹⁸

Zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats in der Zeit von 2000 bis 2006 erklärte der Zeuge Schubert, dass dieser paritätisch mit Mitarbeitervertretern besetzt gewesen sei.

Zeuge Walter Schubert: „Im Aufsichtsrat waren zu meiner Zeit nur zwei Vertreter der Wirtschaft, ein Vertreter aus Berlin und ich, das heißt, 10 % der Aufsichtsratsmitglieder kamen aus der Wirtschaft, alles andere kam von den Gesellschaftern, also Minister, Senatoren, Staatssekretäre. Und daneben natürlich die Mitarbeitervertreter, wobei der Aufsichtsrat besetzt war nach dem Mitbestimmungsgesetz von 1976, weil immer krampfhaft versucht wurde, 2000 Mitarbeiter zu halten in den Gesellschaften.“⁶⁹⁹

Insbesondere die Berliner Seite drängte darauf, nicht aus den erfassten Unternehmen nach § 1 Absatz 1 Nummer 2 MitbestG (Gesetz über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer) herauszufallen, obgleich sich Brandenburg und der Bund dem nicht verweigerten.

Zeuge Walter Schubert: „Ein Problem gab es einmal in der Zusammenarbeit - oder einen Aufreger, will ich das mal bezeichnen - im Jahr 2003, als die Wahl der Mitarbeitervertreter - - Oder ich muss so sagen: Der Aufsichtsratsvorsitzende, der Herr Wowe-reit, erklärte, es müsse jetzt deutlich rationalisiert werden, nachdem die Privatisierung gescheitert wäre. Und es müssten jetzt Konsequenzen gezogen werden. Also diese elenden Diskussionen über GlobeGround und über Zusammenführung Gesellschaften, hier müssten jetzt Konsequenzen sein. Da gab es dann das Problem, dass man unter 2000 Mitarbeiter fallen würde, und damit wäre die Mitbestimmung von 76 auf Drittelbeteiligung gefallen. Da haben natürlich dann die Mitarbeitervertreter massiv Einspruch erhoben. Und es wurde dann aus der Situation heraus eben die Wahl der Mitglieder vorgezogen, sodass man also bei der paritätischen Mitbestimmung blieb. Ich habe das in der Sitzung kritisiert, dass ich der Meinung war, dass das nicht im Interesse der Gesellschaft sei, sondern wir müssten ja auf die Wirtschaftlichkeit mal kommen, und wir

⁶⁹⁸ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 45.

⁶⁹⁹ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 142.

sollten auch nicht das so akzeptieren. Der Bund und Brandenburg haben aber mitgestimmt. Das Thema ist zwei Jahre später noch einmal im Aufsichtsrat hochgekommen, als dann die Mitarbeitervertreter, insbesondere den Herr Speer und den Ministerpräsident Platzeck, massiv kritisierten, weil die das Thema wohl auch noch mal angesprochen hatten, das so richtig sei. Das war 2003, Herr Wowereit war da nicht glücklich über meine Haltung.“⁷⁰⁰

⁷⁰⁰ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 145.

2. Mitglieder der Landesregierung Brandenburg im Aufsichtsrat

Grundsätzlich gilt für Mitglieder der Landesregierung nach Artikel 95 der Landesverfassung des Landes Brandenburg (LV), dass sie keinem auf wirtschaftliche Betätigung gerichteten Unternehmen oder einem seiner Organe angehören dürfen. Über Ausnahmen entscheidet der Landtag.

Diese Genehmigung zur Ausnahme erteilte der Landtag in Bezug auf den Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und die Aufsichtsräte ihrer Vorläuferorganisationen über die Jahre mehrfach: für die Mitgliedschaft des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie, Herrn Dr. Burkhard Dreher, im Aufsichtsrat der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF)⁷⁰¹, für die Mitgliedschaft des Ministers und Chefs der Staatskanzlei, Herrn Dr. Jürgen Linde, im Aufsichtsrat der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF)⁷⁰², für die Mitgliedschaft des Ministerpräsidenten Dr. Manfred Stolpe im Aufsichtsrat der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF)⁷⁰³, für die Mitgliedschaft des Ministerpräsidenten Matthias Platzeck im Aufsichtsrat der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF)⁷⁰⁴, für die Mitgliedschaften des Ministerpräsidenten Matthias Platzeck und des Wirtschaftsministers Ulrich Junghanns im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)⁷⁰⁵, für die Mitgliedschaft des Ministers der Finanzen, Herrn Rainer Speer, im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)⁷⁰⁶, für die Mitgliedschaft des Ministers für Wirtschaft und Europaangelegenheiten, Herrn Ralf Christoffers, im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)⁷⁰⁷, für die Mitgliedschaft des Finanzministers Dr. Helmuth Markov im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)⁷⁰⁸ und für die Mitgliedschaft des Ministers der Finanzen, Herrn Christian Görke, im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)⁷⁰⁹.

Daneben wurden Mitglieder der Landesregierung auch in weitere mit dem Flughafen Berlin Brandenburg befasste Unternehmen entsandt, so z. B. in die Flughafen Projektgesellschaft

⁷⁰¹ Beschluss vom 18. November 1994 Drucksache 2/37-B.

⁷⁰² Beschluss vom 7. September 1995 Drucksache 2/1287-B.

⁷⁰³ Beschlüsse vom 24. April 1996 Drucksache 2/2523-B und 12. Juli 2001 Drucksache 3/2994-B.

⁷⁰⁴ Beschluss vom 14. August 2002 Drucksache 3/4710-B.

⁷⁰⁵ Beschlüsse vom 25. September 2003 Drucksache 3/6397-B und 28. Mai 2008 Drucksache 4/6286-B.

⁷⁰⁶ Beschlüsse vom 25. November 2004 Drucksache 4/115-B und 17. September 2008 Drucksache 4/6705-B.

⁷⁰⁷ Beschluss vom 24. März 2010 Drucksache 5/606-B.

⁷⁰⁸ Beschluss vom 23. März 2011 Drucksache 5/2927-B.

⁷⁰⁹ Beschluss vom 2. April 2014 Drucksache 5/8702-B.

Schönefeld mbH (FPS)⁷¹⁰ oder die Flughafenumfeld-Entwicklungsgesellschaft Berlin Brandenburg mbH (FEBB)⁷¹¹.

Erst mit der Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (MdF) vom 10. Juli 2015 des Landesrechnungshofs Brandenburg (LRH) änderte sich die Praxis, Mitglieder der Landesregierung in den Aufsichtsrat zu entsenden. Stattdessen wurden nunmehr diese Sitze von der Staatssekretärebene besetzt.

„Bei einer politisch und wirtschaftlich derart bedeutsamen Landesbeteiligung wie der FBB ist es zwar durchaus nachvollziehbar, Landesbedienstete bzw. Amtsträger in den Aufsichtsrat zu entsenden, die sich durch Politik- und Gremienerfahrung und entsprechende Seniorität auszeichnen. Gleichwohl dürfen, was zeitliche Ressourcen und fachliche Eignung der Aufsichtsratsmitglieder betrifft, bei Unternehmen mit öffentlichen Anteilseignern keine anderen Anforderungen als bei Unternehmen in privater Hand gestellt werden. Angesichts des komplexen und problembehafteten Großbauvorhabens BER mit seinen hohen Risiken für den Landeshaushalt ist umso mehr eine besonders hohe zeitliche Verfügbarkeit und fachliche Expertise der Aufsichtsratsmitglieder der FBB erforderlich. Dies kann nur erreicht werden, wenn das Land bei der Auswahl und Entsendung von FBB-Aufsichtsratsmitgliedern auch auf externe Persönlichkeiten mit breitem Erfahrungswissen und fundierten Kenntnissen in Bezug auf Großbauvorhaben, Finanzmanagement, Unternehmensorganisation und Aufsichtsrats Tätigkeit zurückgreift, welche auch über Durchsetzungsvermögen und entsprechende zeitliche Ressourcen verfügen. Insoweit wäre das MdF als Gesellschaftervertreter und Teil der Gesellschafterversammlung gut beraten gewesen, in Erfüllung der ihm gegenüber der FBB obliegenden Treuepflicht auf eine dem Überwachungsgegenstand adäquate Besetzung der Aufsichtsratsmandate hinzuwirken.“⁷¹²

Bereits am 7. Oktober 2014 empfahl der LRH dem MdF in einem Beratungsschreiben, im Gesellschafterkreis auf eine Besetzung des Aufsichtsrats zu 50 % externen Fachleuten und zu 50 % geeigneten Landesbediensteten hinzuwirken, denn:

„Die äußerst vielschichtige Problemlage beim Bau des BER verlangt besondere Fachkenntnisse im Aufsichtsrat, um die schnelle Abfolge, Fülle und Komplexität der aufgetretenen u. a. baufachlichen, finanziellen sowie der Vergabe-, EU-Beihilfe-, handels-

⁷¹⁰ Siehe u. a. Beschluss vom 12. Juli 2000 Drucksache 3/1435-B.

⁷¹¹ Siehe u. a. Beschluss vom 25. Oktober 2001 Drucksache 3/3378-B.

⁷¹² Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 25.

und gesellschaftsrechtlichen Fragen in überwachender Funktion zu erfassen und diesen in beratender Funktion zu begegnen. Insgesamt kann ein Höchstmaß an fachlicher Kompetenz und zeitlicher Verfügbarkeit daher nur erreicht werden, wenn das Land bei der Auswahl und Entsendung von FBB-Aufsichtsratsmitgliedern auch auf externe Persönlichkeiten mit breitem Erfahrungswissen und fundierten Kenntnissen in Bezug auf Großbauvorhaben (insbesondere Flughäfen), Finanzmanagement, Unternehmensorganisation und Aufsichtsratsstätigkeit zurückgreift, welche auch über Durchsetzungsvermögen und entsprechende zeitliche Ressourcen verfügen.“⁷¹³

In Berlin wurde nach der Wahl zum Abgeordnetenhaus 2016 über die „*Expertenlösung*“ auf der einen und die „*Senatorenlösung*“ auf der anderen Seite diskutiert. Letztlich setzte sich die „*Senatorenlösung*“ durch.⁷¹⁴

Wie der Zeuge Loge ausführte, konnten die Geschäftsführer, die aus technischen Bereichen großer Unternehmen kamen, das Bauprojekt des Flughafens nicht so vorantreiben, wie der spätere Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke-Daldrup, der aus der Staatskanzlei Berlin kam. Mit ihm habe es einen Qualitätssprung gegeben, da er sich schnell in fachliche Belange einarbeitete und Kenntnisse in Verwaltungsrecht und politischen Umständen hatte.

Zeuge Stephan Loge: „Ja, die anderen Geschäftsführer, die sich dann darstellten, wenn ich mich richtig erinnere, kommen alle aus den technischen Bereichen großer Unternehmen. Dort sind wir einfach auch nicht weitergekommen. Ich muss sagen, mit Lütke-Daldrup, der ja damals, wenn man das so sagen darf, ein bisschen den Platz wechselte aus der Staatskanzlei Berlin dann als Geschäftsführer, war ein sehr, sehr bemerkenswerter Qualitätssprung, der sich einerseits in die rein fachlichen Belange ganz schnell eingearbeitet hat und so in Augenhöhe mit uns auch diskutiert hat, aber er wusste eben auch um die verwaltungsrechtlichen, aber auch um die politischen Umstände. Und so kann ich ihm eigentlich immer nur mein Kompliment zusprechen, da ging dann der Fortschritt bei der Fertigstellung des Flughafens - - wirklich in die Tat umgesetzt.“⁷¹⁵

Zur Frage von möglichen Interessenkonflikten aus der Doppelrolle des Aufsichtsratsvorsitzes bei gleichzeitiger Vertretereigenschaft als Anteilseigner in der Gesellschafterversammlung stellte bereits der 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses fest:

⁷¹³ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 384.

⁷¹⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 348.

⁷¹⁵ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 26.

„Die Gesellschafterversammlung tagt laut Gesellschaftsvertrag mindestens einmal pro Jahr unter der Leitung des Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Aufgrund der fast durchgehenden Besetzung des Vorsitzes durch den Regierenden Bürgermeister von Berlin wurde die Gesellschafterversammlung daher regelmäßig von der Senatskanzlei einberufen. Diese fungiert jedoch lediglich als Koordinatorin, da der Aufsichtsratsvorsitzende die Gesellschafterversammlung einberuft, ohne selbst Mitglied zu sein.“⁷¹⁶

Und:

„Insofern weicht der Gesellschaftsvertrag von § 49 Abs. 1 GmbHG ab, wonach die Versammlung durch die Geschäftsführer einberufen wird. Aus der Gesetzessystematik wird jedoch deutlich, dass die Einberufung der Gesellschafterversammlung nicht durch ein Mitglied der Gesellschafterversammlung stattfindet. Zur Ausübung des Stimmrechts in der Gesellschafterversammlung bedarf es einer schriftlichen Vollmacht, vgl. § 12 Abs. 4 des Gesellschaftsvertrags der FBB GmbH, FBB 82, Bl. 100 ff. (108). Eine solche bestand für den Aufsichtsratsvorsitzenden zu keinem Zeitpunkt.“⁷¹⁷

Auch der Referatsleiter im Ministerium der Finanzen und für Europa (MdFE) bestätigte eine strikte Trennung der Vorbereitungsarbeiten im Ministerium.

Zeuge Johannes Werner: „Es ist ja nun mal so, dass die Gesellschafter nicht nur die Geschäftsführung, sondern auch den Aufsichtsrat überwachen. Das hat auch stattgefunden. Und deswegen hat es ja auch hausintern immer eine klare Unterscheidung gegeben. Es sind also Vorlagen, die Vorbereitung von Aufsichtsratsunterlagen für das Aufsichtsratsmitglied aus Gesellschaftersicht befasst haben, immer in gesonderten - - auf gesondertem Dienstweg bewegt worden. Und Vorlagen an die Vertretung des Gesellschafters, die sind dem Aufsichtsratsmitglied nur zur Kenntnis gegeben worden, ohne dass das also jetzt auf dem Dienstweg einer Einflussnahme sozusagen - - also im Sinne einer Billigung oder so - - Billigung ist nie von dem Aufsichtsratsmitglied eingeholt worden. So. Nun ist das aber auch so, das muss man natürlich auch sehen: Der Aufsichtsrat steht natürlich nicht in einem Spannungsverhältnis zu den Gesellschaftern, sondern die Aufsichtsratsmitglieder sind ja gehalten, bei ihren Aufgaben auch die besonderen Interessen des Landes zu berücksichtigen. Deswegen sind wir ja da immer mit dem Fachressort und auch als Finanzministerium vertreten gewesen. Es hat sich das Spannungsverhältnis eigentlich selten mal manifestiert. Es gab aber insbesondere

⁷¹⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 119.

⁷¹⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 119.

einen Fall, als infolge der Absage des Inbetriebnahmetermins Juni 2012 Haftungsprüfungen vorgenommen worden sind, und zwar auch im Hinblick auf die Aufsichtsratsmitglieder. Und das haben die Gesellschafter selbst gesteuert. Und das ist sozusagen dienstlich natürlich sehr strikt getrennt worden.“⁷¹⁸

⁷¹⁸ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 153-154.

III. Zusammenarbeit der Gesellschafter

In diesem Kapitel werden zunächst die Beziehungen auf der Ebene der Anteilseigner beleuchtet, bevor auf die Zusammenarbeit auf der Arbeitsebene eingegangen wird. Letztere wird in verschiedene Teilbereiche unterteilt, um ein umfassendes Bild der Kooperation innerhalb der Verwaltungen, zwischen den Verwaltungen untereinander sowie zwischen den Verwaltungen und den Gesellschaftsorganen zu zeichnen. Dabei werden die Fragen 151 bis 154 des Einsetzungsbeschlusses beantwortet.

1. Ebene der Anteilseigner

Die Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft ist im Gesellschaftsvertrag festgelegt und hat Aufgaben, die üblicherweise einem Eigentümer zukommen. Dazu gehören die Feststellung des Jahresabschlusses, der Erlass und die Änderung des Gesellschaftsvertrages, die Wahl des Abschlussprüfers und die Zustimmung zu Unternehmensverträgen. In Bezug auf Bau und Finanzen liegt die Zuständigkeit für Finanzierungsfragen bei den Gesellschaftern, während die technischen Fragen des Baus beim Aufsichtsrat liegen. Der Aufsichtsrat hat verschiedene Ausschüsse eingerichtet, darunter einen Projektausschuss, in dem fachliche Fragen des Baufortschritts vorberaten wurden.

Zeuge Johannes Werner: „Also, die Rechte und Zuständigkeiten der Gesellschafterversammlung sind in dem Gesellschaftsvertrag der Flughafengesellschaft ausgestaltet. Und grundsätzlich hat die Gesellschafterversammlung dort Aufgaben, die üblicherweise einem Eigentümer vorbehalten sind. Das sind insbesondere Feststellung des Jahresabschlusses, natürlich der Erlass und die Änderung des Gesellschaftsvertrages, die Wahl des Abschlussprüfers, die Zustimmung zu Unternehmensverträgen und Ähnlichem. Zu Ihrer Frage der Zuständigkeiten in Bezug auf Bau und Finanzen: Finanzen sind, soweit es um Kapitalzuführungen geht, eine originäre Aufgabe der Gesellschafter, weil sie ja selber darüber entscheiden müssen, welche Kapitalzuführungen sie jeweils leisten. In Bezug auf den Bau, auf technische Fragen des Baus hatte und hat die Gesellschafterversammlung im Grunde keine Zuständigkeit. Es gibt in dem Gesellschaftsvertrag eine Klausel, dass grundlegende Maßnahmen des Ausbaus des Flughafens Schönefeld zum BER oder des BER jetzt in seinen Bestand der Zustimmung der Gesellschafterversammlung unterliegen. Da hat es aber im Grunde keine Befassungen gegeben, weil ja die Entscheidung zum Bau des BER jedenfalls vor meiner Zeit - also, ich spreche jetzt immer nur von der Zeit meiner Tätigkeit - - weil dort keine grundlegenden Dinge angefallen sind. Die Begleitungen aber der technischen Fragen, der Planung und des Baus des BER lagen schon sehr eng beim Aufsichtsrat, der die Aufgabe der laufenden Überwachung der Gesellschaft hatte. Der Aufsichtsrat hat mehrere Aus-

schüsse eingerichtet. Er hat einen Präsidialausschuss, er hat einen Finanz- und Prüfungsausschuss für Finanzfragen, und er hat einen sogenannten Projektausschuss. In diesem Projektausschuss hat nicht das Finanzministerium mitgewirkt, sondern hat jeweils das fachlich für das Geschäftsfeld der Flughafengesellschaft zuständige Ressort mitgewirkt. Dort sind fachliche Fragen des Baufortschritts vorberaten worden und dann noch mal sehr intensiv auch Gegenstand der Plenarbehandlung im Aufsichtsrat gewesen.“⁷¹⁹

Die Gesellschafterversammlung behandelt in der Regel Themen, die vom Aufsichtsrat vorbereitet wurden, aber es gab auch vereinzelt originäre Gesellschafterangelegenheiten. Beispielsweise wurde 2014 die Leistungsfähigkeit des Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssystems auf Initiative eines Gesellschafters untersucht. Anpassungen des Gesellschaftsvertrages wurden in der Regel von den Beteiligungsverwaltungen intensiv bearbeitet. Der Großteil der Angelegenheiten lief über den Aufsichtsrat und den intensiven Vorbereitungsprozess.

Zeuge Johannes Werner: „Ja, also für die Gesellschafterversammlung gilt, dass regelmäßig dort Beratungs- und Beschlussgegenstände angestanden haben, die der Aufsichtsrat vorvotiert hatte, die also die gesamte sehr intensive Arbeitsphase der Aufbereitungen und Bewertungen auch im Kreis der Gesellschafter und der sonstigen beteiligten Verwaltungen stattgefunden haben. Originäre Gesellschafterangelegenheiten hat es vereinzelt gegeben, soweit auf Initiative eines Gesellschafters beispielsweise mal etwas angestanden hat. So hat es im Jahr 2014 mal eine Initiative gegeben, mal die Leistungsfähigkeit des Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssystems sachverständig untersuchen zu lassen. Auch wenn wir über Anpassungen des Gesellschaftsvertrages gesprochen haben, ist das in der Regel sehr intensiv von den Beteiligungsverwaltungen bearbeitet worden, weil wir eben die Expertise dort schon haben, das auch gesellschaftsrechtlich einzuordnen, es dann auch in Worte zu fassen. Also das sind aber, ich sage mal, das Gros der Dinge ist über den Aufsichtsrat gelaufen und über den - noch mal gesagt - recht intensiven Vorbereitungsprozess dort auch gegangen.“⁷²⁰

Durch die Gesellschafter zustimmungspflichtige Entscheidungen traf der Aufsichtsrat unter der Bedingung, ebendieser Zustimmung durch die Gesellschafter, wobei die Gesellschafter in ihrer Entscheidung frei agierten.

Zeuge Thomas Seidel: „Also, ich hatte mit der Gesellschafterversammlung nichts zu tun in dem Zeitraum, den wir bisher hier diskutieren. Ich habe, als Herr Bretschneider die Flughafenkoordinierung machte, ihn begleitet zu Gesellschafterversammlungen.“

⁷¹⁹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 71.

⁷²⁰ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 151-152.

Aber die Entscheidungen des Aufsichtsrates wurden normal vorbereitet. Und Sie müssen sich vorstellen, es gab dann eine Standardformulierung: Der Aufsichtsrat stimmt der Vorlage XY zu, unter Berücksichtigung des Votums der Gesellschafter. - Das heißt, bei allen Finanzfragen, die meines Wissens diese Grenze überschritten haben, mussten die Gesellschafter nachträglich zustimmen, dazu gab es dann die Gesellschafterversammlungen. So war die Situation. Und die Gesellschafter haben dann autonom entschieden, ob sie dem Aufsichtsratsantrag zustimmen oder nicht.⁷²¹

Nur sehr selten wurden dezidierte Kabinettsentscheidungen vor Aufsichtsratssitzungen getroffen. Ausnahmen bildeten etwa Kabinettsentscheidungen bei Nachfinanzierungen oder ähnlichen Themen. Vor Aufsichtsratssitzungen gab es oft Besprechungen und ein Flughafenkabinett, in dem sich die zuständigen Minister trafen. Zudem wurden Themen für die Organe auf der Arbeitsebene vorbereitet.

Zeuge Thomas Seidel: „Also, dezidierte Kabinettsentscheidungen vor Aufsichtsratssitzungen gab es ganz, ganz selten. Das ist auch in anderen Aufsichtsräten meines Wissens zumindest nicht üblich. Es gab aber sehr wohl auch Kabinettsentscheidungen, wenn es zum Beispiel um Nachfinanzierungen oder Ähnliches ging. Wir hatten ja ein-, zweimal die Situation. Ansonsten sind die Aufsichtsräte natürlich weder weisungsgebunden; ich muss Ihnen hier die entsprechenden Gesetzespassagen nicht zitieren, die ich auswendig auch gar nicht zitieren könnte. Von daher - - Aber wir kennen sie alle. Und im Vorfeld eines Aufsichtsrates gab es oft Besprechungen. Es gab ein sogenanntes Flughafenkabinett; so nannte sich das damals. Da haben sich die Minister getroffen und die für den Flughafen zuständigen Minister oder zu Fachthemen aktuell berührten Minister. Und auf Arbeitsebene gab es entsprechende Arbeitskreise, wie das in - - Das ist eine völlig normale Koordinierungsarbeit. Diese Arbeitskreise haben sich auch mit den Themen beschäftigt und haben dann das Ihre zur Vorbereitung und zum Input für die Entscheider beigetragen.“⁷²²

Auf die Frage, ob eine gemeinsame Vorbereitung der Sitzungen der Gesellschafterversammlung zwischen den Vertretern des Landes Brandenburg stattfand, antwortete der Zeuge Werner, Referatsleiter im MdFE, dass die Gesellschafterversammlung sich bei ihren Beratungen stark auf die Vorberatungen des Aufsichtsrats stützte, die wiederum von einer Referentenkommission vorbereitet wurden.

⁷²¹ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 130.

⁷²² Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 105.

Zeuge Johannes Werner: „Also, die Gesellschafterversammlung hat sich in ihren Beratungen sehr stark auf die Vorberatungen durch den Aufsichtsrat gestützt. Die Aufsichtsratssitzungen sind vorberaten worden von einer Referentenkommission, in der die Arbeitsebene in den drei Gesellschafterfunktionen - Bundesverkehrsministerium, Senatsverwaltung für Finanzen und Finanzministerium Brandenburg -, aber auch die jeweils fachlich zuständigen Ressorts - das waren für das Land Brandenburg die Staatskanzlei und das Wirtschaftsministerium - mitgewirkt haben. Dort hat eine vollständige Erörterung, Beratung der Tagesordnungen des Aufsichtsrats und der inhaltlichen Beratungs- und Beschlussgegenstände stattgefunden. Soweit die Gesellschafterversammlung über den Zuständigkeitsbereich des Aufsichtsrats hinaus - beispielsweise was Kapitalzuführungen angeht - sozusagen auch ein eigenes Gewicht in der Bewertung hatte, hat es dafür auch jeweils Vorabstimmungen mit den Gesellschafterressorts der beiden anderen Gesellschafter gegeben, also insbesondere dem Bundesverkehrsministerium und der Senatsverwaltung für Finanzen.“⁷²³

Einen regelmäßigen Austausch gab es dabei auch mit den beiden weiteren Gesellschaftern, dem Land Berlin und dem Bund.

Zeuge Johannes Werner: „Da würde ich gerne anknüpfen an die Beantwortung der letzten Frage. Es gab diesen Austausch. Es gab den Austausch umfassend in Bezug auf die Aufsichtsratsvorbereitung. Da sind aber viele Themen eingeflossen, die halt die Gesamtsituation und Perspektive der Flughafengesellschaft betroffen haben. Dort haben wir zusammengesessen in der Runde und anlassbezogen auch vor Gesellschafterversammlungen, soweit dort eigene, sagen wir mal, Schwerpunkte, Beratungsschwerpunkte waren. Die Frage ist also schlicht mit Ja zu beantworten. Einen solchen Austausch hat es regelmäßig gegeben.“⁷²⁴

Vertreten wurden diese durch die Senatsverwaltung für Finanzen und das Bundesverkehrsministerium sowie die zuständigen Fachressorts.

Zeuge Johannes Werner: „Auf der Bundeseite war das Bundesverkehrsministerium dort vertreten. Der Bund hat ja, anders als Berlin und Brandenburg, eine dezentrale Beteiligungsverwaltung, das heißt, da gibt es keine zentrale Zuständigkeit des Finanzressorts, sondern es wird jeweils von dem fachlich zuständigen Ressort ausgeübt. Und auf Berliner Seite waren das die Kollegen in dem Partnerreferat in der Senatsverwaltung für Finanzen. Es waren aber in den Referentenrunden auch jeweils die Fachressorts

⁷²³ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 72.

⁷²⁴ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 72.

vertreten, also für Brandenburg etwa das Wirtschaftsministerium, die Staatskanzlei und für Berlin dann eben auch die anderen fachlich zuständigen Ressorts.“⁷²⁵

Zur inhaltlichen Befassung:

Zeuge Johannes Werner: „Themen waren insbesondere Fragen der Kapitalausstattung und der Kapitalzuführung und der Fragen, die für die Bemessung der Kapitalausstattung von wesentlicher Bedeutung sind, beispielsweise: Welche Maßnahmen bezieht man jetzt in die Berechnung des Kapitalbedarfs ein?“⁷²⁶

Die Gesellschafterversammlung fasste wenige Beschlüsse. Es gab einen laufenden Austausch zwischen dem Finanzministerium und dem Infrastrukturministerium bezüglich des Baufortschritts, da das Infrastrukturministerium für die Planung und Bauaufsicht zuständig war. Die Voten, die auf der Arbeitsebene vorbereitet wurden, basierten auf diesem Austausch.

Zeugin Daniela Trochowski: „Also, das sind ja nicht so viele Voten, die in so einer Gesellschafterversammlung getroffen werden. Also, viele Beschlüsse fasst eine ja Gesellschafterversammlung nicht. Das ist im Wesentlichen eigentlich die Bestellung des Wirtschaftsprüfers und, wenn ich mich richtig erinnere, die Gewinnverteilung, wobei der Aufsichtsrat die vorschlägt und der Gesellschafter dann sozusagen darüber entscheidet. Insofern ist das, was die Voten anbelangt, eigentlich ja relativ übersichtlich. Es gab allerdings auf Arbeitsebene natürlich einen Austausch zwischen dem Finanzministerium und dem Infrastrukturministerium, und zwar einen laufenden Austausch, weil das Infrastrukturministerium die Fachaufsicht sozusagen über den Baufortschritt, der auch als zuständige Verwaltung für die Planung, Bauprozesse, Bauordnung gewesen ist - - Vor dem Hintergrund sind natürlich - würde ich sagen; aber das kann der Kollege sicherlich besser erklären, wie seine Voten zustande gekommen sind - diese Voten auch auf Basis dieses Austausches entstanden.“⁷²⁷

Ausdrücklich nicht beteiligt am Austausch auf der Arbeitsebene waren das Infrastruktur- und das Umweltressort in Brandenburg.

Zeuge Johannes Werner: „Die waren nicht mit dabei. Und das hat auch einen bestimmten Grund, weil die Akteure, die sich dort in der Referentenvorbesprechung zusammengefunden haben, das waren solche, die sich mit der Frage befassen haben, wie

⁷²⁵ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 149.

⁷²⁶ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 72.

⁷²⁷ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 138-139.

man vor dem Hintergrund des wichtigen Landesinteresses die Flughafengesellschaft als Instrument sozusagen auch zur Förderung der Landesinteressen einsetzt. Das Infrastrukturministerium als insbesondere auch Genehmigungsbehörde ist ja nicht in einer Situation jetzt zweckgebunden und landesnützig, diese Gesellschaft einzusetzen. Das ist eine unabhängige Planfeststellungsbehörde. Die sollte also nicht dem Anschein von Sonderinteressen ausgesetzt werden bei ihren behördlichen Entscheidungen, insbesondere infolge des Planfeststellungsbeschlusses und der Erteilung der Betriebsgenehmigung. Das Umweltministerium ist auch im Rahmen seiner Zuständigkeiten unmittelbar von der Flughafengesellschaft beteiligt worden. Das Umweltministerium hat jetzt aber auch nicht den Schwerpunkt, sozusagen die Flughafengesellschaft und den Flughafen BER als Instrument der infrastrukturellen Entwicklung des Landes einzusetzen. Von da hat es auch nie Begehrlichkeiten gegeben. Es hat aber auch nie Beschwerden gegeben, dass also ein Mangel an Einbeziehung erfolgt sei.“⁷²⁸

Als ehemaliger Finanzminister und Aufsichtsratsmitglied der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) berichtete der Zeuge Speer, dass der Austausch zu den Interessenlagen der unterschiedlichen Gesellschafter im Vorfeld von wichtigen Entscheidungen stattfand.

Zeuge Rainer Speer: „Natürlich gab es im Vorfeld von wichtigen Entscheidungen, auch über die Zuständigkeit einzelner Gesellschafter, den Versuch der Abstimmung, mit Berlin oder mit dem Bund. [...] Also, es gab Telefonate, es gab Gespräche am Rande von anderen Konferenzen, wo man sich getroffen hat etc. - also vielfältigster Natur. Wie die im Einzelnen, was jetzt die formellen Vorgänge betrifft, wenn sich die Gesellschafterversammlung getroffen hat, wenn sich der Aufsichtsrat getroffen hat, in welchem Rhythmus und in welchen informellen Abstimmungsrunden sich wer mit wem getroffen hat und so - - ist mir nicht mehr erinnerlich im Detail. Aber sicherlich gab es dazu vielfältige - logischerweise vielfältige - Kontakte, die genutzt wurden, am Telefon oder, wie gesagt, am Rande von anderen Abstimmungsrunden, die stattfanden, um sich da zu vergewissern, dass man, zumindest teilweise, an einer Leine zieht; weil wir es ja immer mit drei Gesellschaftern mit ihren unterschiedlichen Gesellschafteranteilen zu tun hatten und keiner alleine irgendwie eine Entscheidung herbeiführen konnte.“⁷²⁹

Und später:

Zeuge Rainer Speer: „Ja, da saßen ja noch andere, wie Sie wissen. Und es gab auch zum Teil Auseinandersetzungen zwischen der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbank, wenn ich so mal sagen darf. Und die Interessen waren ja deswegen auch so organisiert im Aufsichtsrat, dass da möglichst viel zum Tragen kommt. Die Abstimmung zwischen den

⁷²⁸ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 73.

⁷²⁹ Speer, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 107.

Gesellschaftern, wie gesagt, das ist im Vorfeld passiert, das ist nicht in der laufenden Sitzung des Aufsichtsrats geschehen, sondern man hat versucht, im Vorfeld eine Linie zu finden.“⁷³⁰

Der Zeuge Seidel stellte dazu klar, ihm sei aber keine Verabredung bekannt, dass die Gesellschafter nicht gegeneinander abstimmten.⁷³¹

Staatssekretärin und als solche erst Vertreterin in der Gesellschafterversammlung und später Aufsichtsratsmitglied Zeugin Trochowski erklärte, dass die Zusammenarbeit im Aufsichtsrat in verschiedenen Ausschüssen erfolgte, die nach Länderproporz aufgeteilt worden waren. Die Mitglieder arbeiteten dort zusammen, um die Aufgaben der Überwachung und Kontrolle der Vorstände zu erfüllen, wobei die Interessen der einzelnen Länder nur punktuell eine Rolle spielten. Brandenburg hatte besonders beim Thema Lärmschutz andere Interessen als Berlin und der Bund, dennoch wurden Entscheidungen gemeinsam im Gremium getroffen.

Zeugin Daniela Trochowski: „Genau. Also wenn Sie sozusagen - - Die Zusammenarbeit im Aufsichtsrat als solche ist so, dass natürlich wir alle verteilt waren je nach Fachkompetenz im Projektausschuss, im Finanzausschuss - und es gab noch einen Personalausschuss, da ist aber der Aufsichtsratsvorsitzende drin gewesen - und dass Projektausschuss und Finanzausschuss nach Länderproporz - der Bund war bei den Vorsitzenden, ich sage mal, Ausschussvorsitzenden nicht so engagiert, also hat er auch keinen Wert drauf gelegt - aber zwischen Brandenburg und Berlin aufgeteilt war. Und die Ausschussvorsitzenden, also wie die verteilt waren, kann ich mich nicht mehr erinnern, sage ich Ihnen ganz ehrlich. Aber wir haben natürlich in den Ausschüssen - ich selbst war Mitglied des Finanzausschusses - also zusammengearbeitet als Aufsichtsratsmitglieder, aber nicht im Sinne der, ich sage mal, Länderproporze. Wir haben de facto ja unsere Aufgaben als Aufsichtsräte zu erfüllen gehabt, nämlich die Überwachung und die Kontrolle der Vorstände, des Vorstandes, und das haben wir im Aufsichtsrat selber und auch in den Ausschüssen miteinander in einer Zusammenarbeit absolviert. Die Interessen der einzelnen Länder haben nur punktuell eine Rolle gespielt bei, ich sage mal, ganz dezidierten Themen. Das war für Brandenburg im Wesentlichen der Lärmschutz, der für Berlin jetzt nicht so wichtig war, wo aber trotzdem ja gemeinsame Entscheidungen in den Ausschüssen und im Aufsichtsrat getroffen werden mussten.“

⁷³⁰ Speer, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2024, Seite 134.

⁷³¹ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 126.

Aber natürlich hatte an der Stelle Brandenburg andere Diskussionen bzw. andere Interessen als Berlin und der Bund. Die Entscheidungen mussten trotzdem im Gremium als solches getroffen werden.“⁷³²

Der Leiter des Beteiligungsreferats in der Staatskanzlei, Zeuge Seidel, erklärte die unterschiedlichen Interessenlagen der Gesellschafter wie folgt:

Zeuge Thomas Seidel: „Das war ein normaler Austausch und Diskussionsprozess. Sie dürfen bei diesen Fragen nicht vergessen, dass der Regierende Bürgermeister seinen Eid auf die Berliner Bevölkerung und den Berliner Haushalt abgegeben hat. Und der Brandenburger Ministerpräsident hat seinen Eid auf die Brandenburger Bevölkerung und Brandenburg abgegeben. Das heißt, es gibt natürlich unterschiedliche Bewertungen und unterschiedliche Fragen aus der jeweiligen politischen und sachlichen Sicht der Akteure. Das ist nichts Schlimmes, das ist auch nichts - - Das ist manchmal nicht schön, hätte man lieber anders, aber es ist so. Und in diesen Zwängen müssen die Akteure auch agieren, das funktioniert nicht anders. Und dann hat man Diskussionen [...], es gibt Abstimmungen, aber am Ende haben zu einzelnen Fragen, die landesrelevant sind, die einzelnen Akteure natürlich den Interessen ihres Landes zu folgen.“⁷³³

Der ehemalige Regierende Bürgermeister von Berlin Eberhard Diepgen stellte bereits im ersten Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin dazu fest:

„Ich weise darauf hin, dass es in dem Zusammenhang natürlich sehr unterschiedliche Interessenlagen der Gesellschafter gegeben hat. Der Gesellschafter Bund mit seinen bestimmten Verpflichtungen auch für andere Flughafenstandorte, aber vor allen Dingen auch die Interessenlage: Welche Verpflichtungen im Hinblick auf finanzielle Auswirkungen bei den verschiedenen Standorten gibt es? – Die Interessenlage des Landes Brandenburg: Wie weit kann die Flughafenplanung einbezogen werden in nicht nur Raumordnung, sondern in wirtschaftliche Entwicklungen für die Gesamtregion dabei? [...] Die Interessenlage Brandenburgs war, diese Flughafenplanung für die wirtschaftliche Infrastruktur und die Reduzierung von finanziellen Verantwortlichkeiten zu nutzen, die sonst auf das Land Brandenburg zugekommen wären. Die Interessenlage Berlins war, dass wir die wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Konsequenzen für die Region Berlin, also für die Stadt Berlin, ebenfalls mit berücksichtigen mussten. Das waren die unterschiedlichen Ausgangspositionen.“⁷³⁴

⁷³² Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 132-133.

⁷³³ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 126.

⁷³⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 87 f.

Der Zeuge Schubert als Vertreter der Wirtschaft hatte bezüglich dieser Absprachen keine deutlichen Unstimmigkeiten zwischen den Vertretern der Gesellschafter im Aufsichtsrat wahrgenommen.

Zeuge Walter Schubert: „Die Länder haben meines Erachtens sich zueinander abgestimmt. Da waren Diskussionen - - Und ich hatte auch den Eindruck, dass manchmal der Bund gewisse Vorbehalte machen musste immer wegen der Haushaltsplanung. Die Referenten, was ich angesprochen habe, haben zusammengearbeitet. Ich habe da nicht feststellen können, dass es da irgendwo im Aufsichtsrat deutliche Unstimmigkeiten gegeben hätte. Was hin und wieder vorgekommen ist - aus der Presse konnte man das entnehmen -: dass manchmal unterschiedliche Interpretationen waren, was das denn eigentlich für ein Flughafen war, ob das ein Großstadtflughafen war oder ein mittelgroßer Flughafen oder was auch immer.“⁷³⁵

Zu konkreten Vorbereitungen konnte er sich an die Bestellung der Geschäftsführer Thomas Weyer und Manfred Bobke-von Camen und eine Vorbesprechung im Jahre 2004 zur Finanzierung des Flughafens erinnern.

Zeuge Walter Schubert: „Zu der Frage Nr. 3, die Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen: Es gab Vorbesprechungen mit den Gesellschaftern. Es gab Vorbesprechungen primär nach meiner Erinnerung mit Berlin und Brandenburg, gelegentlich auch mit den Vertretern des Bundes. An Vorbesprechungen mit dem Bund kann ich mich eigentlich konkret nur an zwei Dinge erinnern: Das war die Bestellung der Geschäftsführer Thomas Weyer und Manfred Bobke-von Camen und eine Vorbesprechung, im Jahre 2004, zur Finanzierung des Flughafens. Da gab es eine Vorbesprechung sonntags in Berlin, auf die ich später noch eingehen werde.“

Es gab auch weiterhin, nach meinem Eindruck, wohl Vorbesprechungen der Referenten der drei Gesellschafter. Wir haben in späteren Jahren als Aufsichtsratsmitglieder Empfehlungen aus den Gesprächsrunden der Referenten bekommen, wobei ich zugeben muss, dass ich mich da herzlich wenig daran gestört habe, weil wir uns intensiv selber mit den Vorlagen der Geschäftsführung auseinandergesetzt haben. Und zwar ging es so: Wir bekamen etwa drei Wochen vor den Sitzungen Vorlagen der Geschäftsführung, die ich mir angesehen habe, teilweise haben dann Mitarbeiter weitere Analysen durchgeführt, Informationen eingeführt, Vergleiche durchgeführt, insbesondere Vergleiche

⁷³⁵ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 142.

waren zum Beispiel hinsichtlich der Kosten, die uns da vorgestellt wurden für den Flughafen - dazu aber später.“⁷³⁶

Der Zeuge Troppmann als nachfolgender Vertreter der Wirtschaft im Aufsichtsrat hat hingegen nie an Vorabstimmungen mit Brandenburg⁷³⁷ oder den anderen Gesellschaftern⁷³⁸ teilgenommen.

Im Abschlussbericht BER I des ersten Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin wird darauf hingewiesen, dass die Sitzungen der Gesellschafterversammlung, in denen der Austausch über Risiken und Probleme des Großprojekts BER stattfand, protokolliert wurden. Dies geschah insbesondere im Vorfeld des Konsensbeschlusses sowie 1997 zum „Konzept zur Privatisierung der BBF und Privatfinanzierung des BBF“ und dem Scheitern der Privatisierung. Auch die Auflösung der Verträge mit der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg und die Abberufung des damaligen Geschäftsführers Betrieb/BBI, Dr. Körtgen im Juni 2012 sind in den Protokollen festgehalten. Das sogenannte Bürgencontrolling, welches von der Unternehmensberatung PwC ausgeübt wurde, war ebenfalls Gegenstand der Protokollierung.⁷³⁹

⁷³⁶ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 140.

⁷³⁷ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 37.

⁷³⁸ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 38.

⁷³⁹ Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seite 58; siehe auch Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 54 ff., 89 ff., 340, 346, 283 ff. und 369 ff.

2. Geplante Eröffnungen

Zur verschobenen Eröffnung im Jahr 2012 erklärte der Zeuge Troppmann, dass eine Verschiebung durchaus vorher im Aufsichtsrat diskutiert worden sei, man aber von einer pünktlichen Eröffnung ausging.

Zeuge Günther Troppmann: „Ich habe das Empfinden, dass die Pläne ambitioniert, aber erfüllbar waren.“⁷⁴⁰

Auf die Frage, ob der Aufsichtsrat als Kontrollgremium bei den Planänderungen von der Einhaltung der Zeit- und Kostenpläne ausging, antwortete er u. a. zum vom damaligen Regierenden Bürgermeister Wowereit favorisierten Skywalk⁷⁴¹:

Zeuge Günther Troppmann: „Und all die anderen Dinge sind ja auch durch die Projektgesellschaft, die Projektplanungsgesellschaft, IGP, gesagt worden, dass sie nicht zeit- oder finanzbezogen Auswirkungen haben.“⁷⁴²

Auf erneute Rückfrage stellte er klar, dass der Generalplaner bei vielen Änderungen weder zeit- noch kostenmäßige Verzögerungen vorgetragen habe⁷⁴³. Auch die Zeugin Trochowski erinnerte, dass der Aufsichtsrat kurzfristig von der Eröffnungsverschiebung 2012 erfuhr, und der Aufsichtsrat dann den Gesellschafter informierte.

Zeugin Daniela Trochowski: „Das ist ja letzten Endes, ich sage mal - - An der Stelle ist der Hauptadressat der Aufsichtsrat gewesen, weil die Gesellschafter setzen ja den Aufsichtsrat ein, um den Vorstand zu überwachen und seine Tätigkeit zu kontrollieren. Der Aufsichtsrat muss den Gesellschafter dann informieren. Soweit ich mich erinnere: Ich glaube, wir hatten eine Verschiebung 2011 und 2012; 2011 allerdings aufgrund von veränderten Sicherheitsvorschriften auf europäischer Ebene. 2012 war, glaube ich, die, für die schon die Einladung geschrieben wurde, war das Problem des Brandschutzes klar. Allerdings hat man immer noch bis kurz vorher geglaubt, dass man das Problem lösen kann mithilfe von manuellen Brandwachen - so nannten die sich damals -, also Menschen, die die Türen öffnen, wenn es dann brennt; was aber nicht - und das war in meiner Erinnerung der Knackpunkt - vom Landkreis genehmigt wurde. Der Landkreis ist ja der Brandschutzverantwortliche gewesen. Der muss die Betriebsgenehmigung an

⁷⁴⁰ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 50.

⁷⁴¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 195 f.

⁷⁴² Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 40.

⁷⁴³ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 40.

der Stelle erteilen. Und das hat er dann am Ende nicht gemacht. Und das ist erst kurz vorher deutlich geworden oder klar geworden. Lange hat man geglaubt, dass das passieren kann, dass das passieren wird. Das war ja nicht neu, das Thema. Aber dass der Landkreis das nicht genehmigt, ist in meiner Erinnerung kurz vorher entschieden worden. Dann hat es der Aufsichtsrat erfahren, und der Aufsichtsrat hat dann den Gesellschafter informiert.“⁷⁴⁴

Ebenso hatte sich das Scheitern der geplanten Eröffnung 2018 trotz der umfangreichen Informationen von Vorständen und der Arbeitsebene sowie Begehungen auf dem Flughafen erst kurzfristig im Aufsichtsrat angedeutet.

Zeugin Daniela Trochowski: „Das sind natürlich jetzt ganz viele Fragen in einer, weil es ja beim Flughafen mehrere nicht stattgefundene Eröffnungstermine gegeben hat. Ich kann eigentlich nur, wenn bezogen auf die Aufsichtsratsstätigkeit über einen nicht stattgefundenen Eröffnungstermin sprechen, nämlich den - - Ich meine, 2018 wäre das Jahr gewesen, in dem der Flughafen dann zum letzten Mal sozusagen eröffnet hätte werden sollen. Es gab ja im Aufsichtsrat - und das ist ja die Aufgabe des Aufsichtsrates - eine regelmäßige Berichterstattung, sowohl im Projektausschuss über den Baufortschritt als auch im Aufsichtsrat dann selber über den Baufortschritt. Und da wurde natürlich von dem Chef der Bautätigkeit, das war damals Herr Marks, in Meilensteinen immer berichtet und abgerechnet. Und diese Diskussionen - deswegen: Darüber kann man auch ganze Bücher schreiben; sind ja auch schon - waren dann oft sehr kleinteilig, die haben auch immer sehr lange gedauert im Projektausschuss und im Aufsichtsrat, aber natürlich war es oft so - oder ist es grundsätzlich so -, dass Aufsichtsratsmitglieder vor allen Dingen auf die umfangreichen Informationen von Vorständen und, ich sage mal, der Arbeitsebene angewiesen sind. Wir haben aber zunehmend, sowohl der Projektausschuss als auch der Aufsichtsrat, selber auch Aktivitäten entwickelt, zum Beispiel auch Begehungen auf den Flughafen, haben wir mehrmals gemacht, um uns selbst ein Bild zu machen, und haben dann auch mit den Jahren ein Stück weit die Methoden verändert, sind von Meilensteinen weg, das hat vor allem im Projektausschuss stattgefunden, mit Herrn Lütke-Daldrup auch zu anderen Berichtsformen. Aber es ist schon so, dass, ich sage mal, bezogen auf 2018 die, ich würde mal sagen, tatsächliche Tragweite oder die Konkretheit des Problems erst sehr relativ kurz - ich meine, wenn ich mich richtig erinnere, war das im gleichen Jahr, als der Aufsichtsrat entschieden hat, dass die Eröffnung verschoben wird, und das ist ja relativ kurz, dass die relativ kurz im Aufsichtsrat deutlich geworden ist.“⁷⁴⁵

⁷⁴⁴ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 139-140.

⁷⁴⁵ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 134-135.

3. Arbeitsebene

a) Vorbereitung durch das Beteiligungsreferat

Die Begleitung von Landesbeteiligungen wird durch zwei Zuständigkeiten innerhalb der Landesverwaltung gewährleistet: die fachlich zuständige Behörde und die Beteiligungsverwaltung. Die fachlich zuständige Behörde begründet die Beteiligung an privatrechtlichen Unternehmen und begleitet die fachliche Aufgabenerfüllung. Dies war bis 2014 und ist ab Sommer 2021 wieder das Wirtschaftsministerium. Zwischenzeitlich lag die Verantwortung bei der Staatskanzlei. Die Beteiligungsverwaltung ist für die betriebswirtschaftliche und gesellschaftsrechtliche Seite zuständig, insbesondere für die Wahrnehmung der Rechte des Landes in der Gesellschafterversammlung.

Zeuge Johannes Werner: „Also wichtig ist für die Begleitung von Landesbeteiligungen, das heißt für die Steuerung und Beaufsichtigung, gibt es zwei relevante Zuständigkeiten innerhalb der Landesverwaltung. Das eine ist die fachlich zuständige Behörde. Das Land soll sich ja an privatrechtlichen Unternehmen nur beteiligen, wenn ein wichtiges Landesinteresse vorliegt, und das ist natürlich fachlich zu begründen, das ist kein Interesse des Finanzministeriums. Und dafür gibt es ein Fachressort, das dann auch die fachliche Aufgabenerfüllung durch die Gesellschaft begleitet. Diese Aufgabe hatte seit Erwerb der Landesbeteiligung an der FBB bis 2014 das Wirtschaftsministerium inne. Dann ist es 2014 auf die Staatskanzlei übergegangen, das kann man auch ablesen an der Besetzung des Aufsichtsrats, und dann ist es bis Ende Juni - oder Anfang Juli 2021 wieder an das Wirtschaftsministerium zurückgegangen. Daneben tritt jetzt die Zuständigkeit der Beteiligungsverwaltung. Das ist der Sinn einer zentralen Beteiligungsverwaltung: Wir sichern das Vieraugenprinzip ab; ohne selbst jetzt fachlich Interessen wahrzunehmen, sind wir für die betriebswirtschaftliche, gesellschaftsrechtliche Seite zuständig und betreuen also insbesondere die Wahrnehmung der Rechte des Landes in der Gesellschafterversammlung. Und in dem Zusammenhang ist eben wichtig: Wie sind die Organzuständigkeiten aufgeteilt? Es ist so: Die Flughafengesellschaft ist eine mitbestimmte Gesellschaft, im Moment unterliegt sie dem Mitbestimmungsgesetz, und das bedeutet, dass dort kraft Gesetzes ein Aufsichtsrat einzurichten ist, der auch für Personalangelegenheiten der Geschäftsführung zuständig ist. Daneben ist der Aufsichtsrat - wie das aber bei Landesbeteiligungen auch üblich ist - mit einer relativ starken Stellung ausgestattet, er begleitet die Geschäftsführung sehr eng, hat vier Sitzungen im Jahr, ist auch Adressat von Berichten über die geschäftliche Entwicklung und hat also eine ganze Reihe von Zustimmungsvorbehalten satzungsgemäß. Das betrifft neben den Personalangelegenheiten in der Geschäftsführung etwa den Abschluss wichtiger Verträge, er prüft auch den Wirtschaftsplan qualifiziert vor und begleitet auch sozusagen die Entwicklung des wichtigen Planungsbauprozesses und der betrieblichen Dinge. Die

Gesellschafterversammlung ist zuständig für eigentlich den Kern der Aufgaben, die einem Eigentümer vorbehalten sind, das ist die Feststellung des Jahresabschlusses, die verbindliche Beschlussfassung über den Wirtschaftsplan bei der FBB, weil eben doch eine Haushaltsfinanzierung da noch besteht, und dann natürlich die Gestaltung der Regelwerke, insbesondere des Gesellschaftsvertrages, und Wahl des Abschlussprüfers, Abschluss von Unternehmensverträgen. Also das ist schon ein Kernbereich; die laufende Überwachung findet im Aufsichtsrat statt. Und in dem Zuge ist meine Aufgabe im Finanzministerium, in meinem Referat, eben Informationen über die wirtschaftliche, finanzielle Entwicklung der Gesellschaft auszuwerten. Und dazu wurden nun Entscheidungsvorschläge auch an meine Hausleitung abgegeben als Grundlage dann für die Ausübung der Gesellschafterrechte, die natürlich immer der Hausleitung vorbehalten ist, wir machen insoweit nur Vorschläge.“⁷⁴⁶

Die Vertreter der Beteiligungsverwaltung haben an den Sitzungen des Aufsichtsrates und der Gesellschafterversammlungen teilgenommen und in Referentenkommissionen direkt mit der Geschäftsführung die Vorbereitungen besprochen. Dabei wurde das Arbeitsprogramm des Aufsichtsrates sowie Vorlagen für Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung intensiv diskutiert und gegebenenfalls ergänzt.

Zeuge Johannes Werner: „Zu der zweiten Frage, Vorbereitung von Gesellschafterversammlungen: Es ist so - ich hatte das ja schon angedeutet -, dass eigentlich der Aufsichtsrat das Organ war, das eigentlich recht häufig getagt hat, in Krisenzeiten sogar sehr oft. Und bis 2014 war es so, dass die Vertreter der Beteiligungsverwaltungen an den Aufsichtsratssitzungen eben so wie an den Sitzungen der vorbereitenden Ausschüsse, das heißt des Projektausschusses, der für die Begleitung des BER-Baus zuständig war, das Wirtschaftsministerium bzw. die Staatskanzlei vertreten war, jedenfalls solange sie Fachressort waren, und des Finanz- und Prüfungsausschusses, in dem die Finanzseite vertreten ist, so auch jeweils das Aufsichtsratsmitglied, das auf Vorschlag des MdF dort berufen worden ist. Da haben also die Vertreter der Beteiligungsverwaltung teilgenommen, haben insbesondere aber auch die Vorbereitungen der Aufsichtsratssitzungen miteinander in sogenannten Referentenkommissionen beraten, auch mit der Geschäftsführung, und das war ein sehr intensiver Arbeitsprozess, in dem also das gesamte Arbeitsprogramm des Aufsichtsrates, die Vorlagen, erörtert, teilweise auch nachgeführt worden sind, was also Ergänzungsbedarfe angeht. Das war ein sehr intensiver Arbeitsprozess, der auch eine sehr wirksame Vorbereitung für die Aufsichtsratssitzungen gebracht hat. Und daneben haben wir anlassbezogen, auch soweit es jetzt

⁷⁴⁶ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 147-148.

um spezielle Themen der Gesellschafter ging, sehr regelmäßig und sehr engen Kontakt gehabt, telefonisch, aber auch in Beratungen.“⁷⁴⁷

Hierfür erhielt die Beteiligungsverwaltung sämtliche Vorlagen der Geschäftsführung. Die Vorlagen wurden in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen durch die Beteiligungsverwaltung vorvotiert.

Zeuge Johannes Werner: „Die Beteiligungsverwaltung hat erhalten und erhält weiter sämtliche Vorlagen der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse. Ich habe das in Wahrnehmung meiner Aufgaben der Vorbereitung der jeweiligen Aufsichtsratssitzungen zur Kenntnis genommen und dazu jeweils auch Voten abgegeben. Ich hatte in dem Zusammenhang - jetzt organschaftlich in Bezug auf die Flughafengesellschaft - keine Weisungsrechte.“⁷⁴⁸

Im Aufsichtsrat wurden aus Gesellschaftersicht Hinweise für die Behandlung der Vorlagen gegeben, die von der Geschäftsführung eingebracht worden waren. In Angelegenheiten der Gesellschafterversammlung wurde die originäre Organverantwortung wahrgenommen und unter diesem Gesichtspunkt eine Votierung abgegeben.

Zeuge Johannes Werner: „Also, wenn man Sitzungsvorbereitung sagt, dann muss man in Bezug auf die beiden Organe unterscheiden. In Angelegenheiten der Gesellschafterversammlung haben wir unsere originäre Organverantwortung wahrgenommen und auch unter diesem Gesichtspunkt sozusagen eine Votierung abgegeben. Beim Aufsichtsrat ist es so gewesen: Wir haben aus Gesellschaftersicht Hinweise für die Behandlung der Vorlagen, die von der Geschäftsführung eingebracht worden waren, im Aufsichtsrat gegeben. Wir haben also nicht etwa uns da auf die Position des Aufsichtsrats gestellt. Wir selber waren ja nicht in der Aufsichtsratssitzung jetzt operativ Handelnde. Wir waren dort immer nur Gast, das heißt, bis zu dem Zeitpunkt, wo wir dann auch auf die Teilnahme an Aufsichtsratssitzungen verzichtet haben. Also von daher gab es schon eine sehr klare Unterscheidung der Organzuständigkeit. Und unsere Aufgabe war immer, bei der Vorbereitung von Gesellschafterversammlungen wie auch bei der Votierung von Aufsichtsratsvorlagen, die Gesellschaftersicht.“⁷⁴⁹

⁷⁴⁷ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 148-149.

⁷⁴⁸ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 72.

⁷⁴⁹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 79-80.

b) Vorbereitung anhand von Geschäftsführungsunterlagen

Die Geschäftsführung bereitete - wie üblich - die Aufsichtsratssitzungen vor.

Zeuge Thomas Seidel: „Ja, die Geschäftsführung bereitet Aufsichtsratssitzungen vor, das ist üblich. Das ist kein Sonderspezifikum dieses Aufsichtsrates gewesen. Und im Übrigen gibt es feste Gremienregeln, also es gibt Quartalsberichte, Jahresberichte, Wirtschaftsabschlüsse, die sowieso immer wieder zu festgesetzten Terminen oder festgesetzten Ereignissen in den Aufsichtsrat kommen.“⁷⁵⁰

Und weiter:

Zeuge Thomas Seidel: „Also, die Flughafengesellschaft hat erst mal Themenvorschläge gemacht, hat die Unterlagen, wie in jedem anderen Unternehmen auch, zusammengestellt und vorbereitet. Dann wird im Regelfall mit dem Vorsitzenden das durchgegangen, möglicherweise gibt es dann Änderungen oder Hinweise, und dann kommt dieses Konvolut an Themen in den Aufsichtsrat und wird dort behandelt.“⁷⁵¹

Die Fertigung der Vorlagen für die Aufsichtsratssitzungen und die Entscheidungen, mit denen sich der Aufsichtsrat befasste, wurden von der Geschäftsführung getroffen. Diese war verantwortlich dafür, über den Geschäftsverlauf und speziell den Projektverlauf des Unternehmens zu berichten und dem Aufsichtsrat Sachverhalte, Entscheidungsvorschläge und Begründungen vorzulegen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats hatten die Aufgabe, die Vorlagen auf ihre Zustimmungsfähigkeit im Interesse der Gesellschaft zu prüfen. Die Gesellschafterversammlungen behandelten klassische Eigentümerbefugnisse wie den Jahresabschluss und den Wirtschaftsplan. Die Geschäftsführung bereitete diese Themen vor, aber der Aufsichtsrat gab häufig Beschlussempfehlungen ab.

Zeuge Johannes Werner: „Ja, also die Fertigung der Vorlagen für die Aufsichtsratssitzungen und die im Sinne Ihrer Frage Entscheidungen, womit wird der Aufsichtsrat befasst, die ist in dem Organkreis der Gesellschaft, das heißt von der Geschäftsführung, getroffen worden. Die Geschäftsführung ist ja in ihrer organschaftlichen Verantwortung verpflichtet, durchaus auch konkretisiert in den satzungsrechtlichen Regelungen über den Geschäftsverlauf zu berichten, auch die Anforderungen über den Projektverlauf BER, und sie ist natürlich verpflichtet, über die Zustimmungsvorbehalte, die der Gesellschaftsvertrag bestimmt, auch dem Aufsichtsrat die Sachverhalte darzulegen, Entscheidungsvorschläge und Begründungen. Von daher liegt diese Verantwortung bei der Geschäftsführung. Das haben mir auch die Referenten nicht abgenommen. Unsere Auf-

⁷⁵⁰ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 123.

⁷⁵¹ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 123.

gabe war die Prüfung sozusagen, inwieweit eine Vorlage wirklich auch für den Aufsichtsrat Kenntnisnahme - - bzw. zustimmungsfähig ist. Und da ist es - ich hatte das schon angedeutet - ein durchaus intensiver Arbeitsprozess gewesen und nicht so, dass man sagt: Na ja, das liest sich ja eigentlich ganz passabel. Also da ist wirklich intensiv gearbeitet worden. Da ist auch, ich sage mal, mindestens ein Dreivierteltag mit der Geschäftsführung selber ins Land gegangen. Also, das sozusagen zu der Verantwortung und Entscheidungslage, was die Initiativfunktion angeht. Bei Gesellschafterversammlungen: Ich hatte das ja angedeutet. Das ist ein klarer enger Kreis von klassischen Eigentümerbefugnissen, wo in der Regel klar ist - - Also es wird beispielsweise im Frühjahr der Jahresabschluss, der von einem unabhängigen Abschlussprüfer geprüfte Jahresabschluss, verhandelt mit der Entscheidung, ob der festgestellt werden kann und ob den Organmitgliedern Geschäftsführung und Aufsichtsrat Entlastung erteilt werden kann. Im Herbst ist regelmäßig der Wirtschaftsplan in der letzten Sitzung dran. Und zwischendurch ist eben, wenn Verpflichtungen bestanden, sozusagen Unternehmensverträge vorzulegen, jährlich auch die Abschlussprüferwahl, dann ist das auch von der Geschäftsführung vorbereitet worden, aber ja in der Regel über den Aufsichtsrat gelaufen, weil der zu den wesentlichen Entscheidungsgegenständen der Gesellschafterversammlung Beschlussempfehlungen abgegeben hat.“⁷⁵²

Die Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen erfolgte durch die Verteilung umfangreicher Ordner mit Unterlagen an alle Aufsichtsratsmitglieder und Gesellschafter. Die Beteiligungsverwaltung sah diese Unterlagen umfassend durch, bewertete sie und gab Hinweise. Dabei brachte sie sich aktiv in den Prozess der Verbesserung der Vorlagen ein, u. a. verschickte sie Austauschseiten. Dies bildete die Grundlage für die Informationsaufnahme und Bewertung der Aufsichtsratsmitglieder.

Zeuge Johannes Werner: „Ja, also zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen: Das ist ganz praktisch so gewesen: Es hat ja immer relativ stattliche Ordner der Flughafengesellschaft, teilweise sogar mehrere gegeben, die an alle Aufsichtsratsmitglieder verteilt worden sind. Diese Unterlagen haben auch wir als Gesellschafter bekommen. Das heißt: Wir hatten die gleiche Basis. Und wir haben das mit dem Ansatz, den ich eben versucht hatte zu beschreiben, umfassend durchgesehen, bewertet und dann aus Gesellschaftersicht für das Aufsichtsratsmitglied Hinweise gegeben, wie bestimmte Dinge zu bewerten sind, wie gesagt - - in den Prozess über die Referentenkommission schon durchaus uns eingebracht haben, die Vorlagen noch zu verbessern. Da sind dann Austauschseiten verschickt worden. Also, wir hatten die volle dokumentenmäßige Basis für

⁷⁵² Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 150-151.

die Aufsichtsratsmitglieder, die wir unserer Informationsaufnahme und Bewertung dann auch zugrunde gelegt haben.“⁷⁵³

Die Vorbereitung in der Referentenkommission kann aber nicht als Abstimmung mit der Geschäftsführung der FBB gewertet werden. Diese fanden nur anlassbezogen vor jeder Aufsichtsratssitzung statt⁷⁵⁴ und befassten sich mit Unterlagen, die den anderen Beteiligten bereits zur Kenntnis gereicht worden waren.

Zeuge Johannes Werner: „Nein, das war nicht vor der Fertigung der Vorlagen, sondern die Vorlagen sind versandt worden. Dann hat meistens - - Da gibt es ja bestimmte Einladungsfristen um die drei Wochen für die Aufsichtsratssitzungen. Meistens hat etwa eine Woche nach Versand der Unterlagen - - Also nachdem die Geschäftsführung das schon sozusagen herausgegeben hatte, ist dann auf der Basis der von der Geschäftsführung versandten oder von der Gesellschaft versandten Vorlagen - - hat die Beratung in der Referentenrunde stattgefunden mit einer ganzen Reihe von Nachbesserungen an diesen Vorlagen. Aber Basis war, das war schon in der Welt, das, was die Geschäftsführung gefertigt hatte. Denn die Geschäftsführung ist ja in der originären Verantwortung gewesen, das haben mir ja die Referenten nicht abgenommen - -, sondern sie hatte ja selber - das kam ja eben schon zum Ausdruck, die Frage - ihre organschaftliche Pflichtenstellung wahrzunehmen, was sie dem Aufsichtsrat vorzutragen hat und in welchen Fällen sie die Zustimmung des Aufsichtsrats einzuholen hatte.“⁷⁵⁵

Nach der Einrichtung der Referentenkommission gefragt:

Zeuge Johannes Werner: „Also, wie sie zustande gekommen ist, das war vor meiner Zeit. Das war technisch so, dass jeweils sozusagen der Referent, der den Aufsichtsratsvorsitzenden - - der dem - - in dessen Behörde tätig war. Das war - - Lange Jahre war ja der Regierende Bürgermeister von Berlin Aufsichtsratsvorsitzender. Da hat ein Bediensteter der Senatskanzlei das sozusagen verantwortet, also die Einladungen sozusagen ausgesprochen. Und das ist auch protokolliert worden. Und zu Zeiten, als also Brandenburg den Vorsitz hatte, ist das hier in unserer Staatskanzlei - - ist diese Funktion ausgeübt worden.“⁷⁵⁶

⁷⁵³ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 157.

⁷⁵⁴ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 158.

⁷⁵⁵ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 158.

⁷⁵⁶ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 158.

c) Zusammenarbeit auf Arbeitsebene

Auf Arbeitsebene arbeitete Brandenburg intensiv mit Berlin zusammen, um sich auf die Themen vorzubereiten. Alle Referenten der drei Gesellschafter hatten eine gemeinsame Vorbereitung erarbeitet und verfügten somit über den gleichen Wissensstand. An informellen Gesprächen am Rande der Aufsichtsratssitzungen haben die Referenten nicht teilgenommen.

Zeuge Thomas Seidel: „Was den Aufsichtsrat angeht, gab es natürlich Gespräche zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern. Was die Zusammenarbeit mit Berlin anging, die war auf Arbeitsebene durchaus intensiv. Alle Referenten hatten eine Vorbereitungsrunde mit der Flughafengesellschaft. Das heißt: Alle Referenten der drei Gesellschafter hatten eine gemeinsame Vorbereitung und einen gemeinsamen Wissensstand. Und mein Kollege und ich, wir haben uns sicherlich immer wieder ausgetauscht zu den Themen. Austausch jetzt zwischen den eigentlichen Aufsichtsratsmitgliedern gab es häufig am Rande des Aufsichtsrates. Es wurden auch Pausen der Aufsichtsratssitzungen gemacht. Auch das ist völlig normales Prozedere; werden Sie von vielen Aufsichtsräten hören oder wissen Sie qua Mitgliedschaft vielleicht selbst. Da waren aber die Referenten nicht dabei, sondern das waren dann vertrauliche Gespräche.“⁷⁵⁷

Auch Personalentscheidungen fanden grundsätzlich ohne die Referentenbeteiligung statt.

Zeuge Thomas Seidel: „Ja, also das - - Ich sage noch mal: Personalentscheidungen finden ohne Referenten statt. Das war nicht nur in Krisenzeiten. Personalentscheidungen sind - - Da mussten Referenten und aufsichtsratsfremde Personen, wozu auch die Geschäftsführung gehört; es geht ja auch meistens um die Geschäftsführung, den Saal verlassen.“⁷⁵⁸

Dies bestätigte auch der Zeuge Werner. Personalentscheidungen wurden im Präsidialausschuss getroffen. An diesen gab es keine Mitwirkung der Beteiligungsverwaltung.

Zeuge Johannes Werner: „Also bei der Vorbereitung von Aufsichtsratssitzungen muss man einen Sonderbereich im Auge haben. Das ist die Zuständigkeit des Präsidialausschusses - der Präsidialausschuss, in dem also die Spitzen sozusagen der Fachseite der Gesellschafter vertreten waren. Daran haben wir nicht mitgewirkt.“⁷⁵⁹

Und weiter:

⁷⁵⁷ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 108.

⁷⁵⁸ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 113.

⁷⁵⁹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 88.

Zeuge Johannes Werner: „Also der Präsidialausschuss hatte keine - also jedenfalls über die größte Zeit meiner Zuständigkeit - Entscheidungsbefugnisse mehr. Er hatte, als ich anfang, die - - mein Referat die Verwaltung der Beteiligung übernommen hatte, gab es im Präsidialausschuss noch einen eingeschränkten Kreis von Entscheidungsvorbehalten. Das betraf insbesondere Geschäftsführer - - Geschäftsführungspersonalien und aber auch Vergütungsthemen im Kreis der leitenden Beschäftigten. Wir haben dann, nachdem ich zuständig geworden bin und nachdem sich auch die allgemeine Governance so entwickelt hatte, dem Präsidialausschuss komplett die Beschlussentscheidungszuständigkeit entzogen. Das heißt: Der Aufsichtsrat hat jetzt, gefühlt, ich sage mal, seit 2009 keine Entscheidungszuständigkeit mehr.“⁷⁶⁰

Die Referenten haben Hinweise gegeben und Voten vorbereitet. Die Aufsichtsratsmitglieder waren dann selbst dafür verantwortlich, damit umzugehen. Im Aufsichtsrat wurde über die Themen diskutiert und die Vorvotierung der Referenten wurde durch die eigenständige Arbeit des Aufsichtsrats überformt. Es gab Änderungen in diesem Prozess.

Zeuge Johannes Werner: „Also, die Referenten sind ja selber nicht in der organschaftlichen Verantwortung als Aufsichtsratsmitglied. Die haben sozusagen in ihrer dienstrechtlichen Stellung für die Aufsichtsratsmitglieder Hinweise gegeben, Voten abgegeben. Und es war dann in der eigenen Verantwortung der Aufsichtsratsmitglieder, damit umzugehen, wobei die natürlich auch die Vorlagen alle gelesen haben. So, und dann war es in der Verantwortung - und das war auch die Praxis -, dass natürlich im Aufsichtsrat in der Verantwortung der Aufsichtsratsmitglieder diskutiert worden ist. Also das waren jetzt nicht - - Da war nicht der verlängerte Arm der Referenten. Das war eine Vorvotierung, was wir gemacht haben, die dann aber in eine eigenständige Aufsichtsratsarbeit - - davon überformt worden ist. Wie gesagt, da hat es auch Änderungen gegeben.“⁷⁶¹

Der Aufsichtsrat arbeitete intensiv an den Vorlagen der Arbeitsebene. Er diskutierte und überarbeitete sie und forderte schließlich auch Wiedervorlagen.

Zeuge Johannes Werner: „Im Kreis des Aufsichtsrats: Ja, natürlich sind da Vorlagen erörtert worden. Es wurde ständig - - wurde da etwas nachgeführt, umformuliert. Also der Aufsichtsrat hat nicht etwa jetzt nur sozusagen was entgegengenommen, angesehen und entweder zugestimmt oder abgelehnt. Das war ein intensiver Arbeitsprozess. Die Aufsichtsratssitzungen haben ja unendlich lange gedauert, waren unglaublich arbeitsreich. Und da wurde natürlich auch geformt an den Vorlagen. Es wurde teilweise

⁷⁶⁰ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 91.

⁷⁶¹ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 160.

auch eine Wiedervorlage gefordert. Also es war durchaus keine Abnickveranstaltung.“⁷⁶²

Es gab einige ablehnende Stimmen, aber die Vorschläge der Geschäftsführung wurden letztendlich nicht grundlegend verändert, da es nicht die Aufgabe des Aufsichtsrats war, die Verantwortung der Geschäftsführung zu übernehmen. Der Aufsichtsrat habe die Wünsche und Anliegen der Geschäftsführung respektiert und Fragen gestellt, um ein besseres Verständnis und gegebenenfalls Zustimmung zu ermöglichen. Nicht immer wurde jedoch eine Zustimmung empfohlen.

Zeuge Johannes Werner: „Ja, es gab also durchaus auch ablehnende Voten; das stimmt. Wir haben jetzt Vorlagen nicht grundlegend verändert, weil wir - - Unsere Aufgabe war ja nicht, uns jetzt an die Stelle der Verantwortung der Geschäftsführung zu setzen. Wir mussten ja schon ernst nehmen, was die Geschäftsführung meinte, in ihrem organschaftlichen Pflichtenkreis jetzt vom Aufsichtsrat haben zu wollen. Und dazu sind, wie ja auch schon gesagt, Fragen gestellt worden zur Ergänzung, also zur Hinführung auf eine Kenntnismahmefähigkeit durch den Aufsichtsrat oder auch Hinführung auf eine Zustimmungsfähigkeit; nicht in jedem Fall ist aber Zustimmung empfohlen worden.“⁷⁶³

Auf die Frage, ob es häufig vorkam, dass der Aufsichtsrat oder die Gesellschafterversammlung die vorbereiteten Vorlagen, Beschlussvorlagen der Referentenrunde nicht beschloss, antwortete der Zeuge Werner, dass dies in einigen Fällen, aber nicht häufig passiert sei, da die Referenten in der Gestaltung von Beschlussvorschlägen für den Aufsichtsrat darauf geachtet hätten, eine finanziell vertretbare Entscheidung sicherzustellen.

Zeuge Johannes Werner: „Das ist vorgekommen, aber nicht in allzu häufigen Fällen. Es ist so gewesen, dass die Referenten schon in ihrer Vorberatung und auch in dem Einbringen von Vorschlägen für die Gestaltung von Beschlussvorschlägen, also der Beschlussformeln, die dann jeweils vom Aufsichtsrat ja dann förmlich verabschiedet worden sind, einen wesentlichen Einfluss auch in der Weise genommen haben, dass natürlich dann auch etwas finanziell Vertretbares herausgekommen ist. Und vor dem Hintergrund war die Phase der Vorklärungen und der auch technischen Finalisierungen von Beschlussvorgängen - - hatte natürlich schon seine Wirkung gezeigt.“⁷⁶⁴

⁷⁶² Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 159.

⁷⁶³ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 158-159.

⁷⁶⁴ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 82.

d) Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg

Der ehemalige Leiter der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) stellte die Fachaufsicht wie folgt dar.

Zeuge Wolfgang Fried: „Die Fachaufsicht, das ist das Besondere; deswegen kam es zu dieser seltsamen Konstruktion, oder atypisch, sage ich mal. Die Fachaufsicht wurde von Berlin, also von der Obersten Behörde Berlin und von der Obersten Behörde Brandenburg ausgeübt, wenn auch - auch das sage ich jetzt vorsorglich, damit es keine Missverständnisse gibt - nach dem Territorialprinzip. Das heißt, Fachaufsicht bezüglich des BER hat nur das MIL gemacht. In Person war das eben zur Organisation Abteilung 4 des Ministeriums und das Referat Luftfahrt dort, Referat 44. Also, das war meine Fachaufsicht.“⁷⁶⁵

Die Kompetenzen der Fachaufsicht ergaben sich aus dem Landesorganisationsgesetz (Gesetz über die Organisation der Landesverwaltung [LOG]).

Zeuge Wolfgang Fried: „Im Landesorganisationsgesetz steht drin, was Fachaufsicht ist. Dazu gehören zum Beispiel auch Einzelweisungen, fachliche Weisungen. Also, das ist so im Rahmen - - Jede nachgeordnete Behörde, die der Aufsicht einer obersten Behörde unterliegt, muss fachlich das Votum dieser Behörde beachten. Und es steht auch im Landesorganisationsgesetz, was dann passiert, wenn sie es nicht tut.“⁷⁶⁶

Die LuBB übernahm vom MIL den gesamten Vollzugskatalog.

Zeuge Wolfgang Fried: „Die LuBB ist 2006 eingerichtet worden, aber die war dann im Aufbau und hatte am BER als Erstes nur Luftaufsicht. Später kam dann - 2009, glaube ich - die Luftsicherheit dazu. Und erst 2013 haben wir den gesamten Vollzugskatalog vom MIL übernommen. Das war dann Änderung der Zuständigkeitsverordnung.“⁷⁶⁷

Die LuBB hatte kein Weisungsverhältnis gegenüber der FBB und auch eine Zusammenarbeit mit anderen Ministerien als dem MIL hatte es zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen nicht gegeben.

Zeuge Wolfgang Fried: „Also, Zusammenarbeit zur Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen hat es mit anderen Ministerien nicht gegeben. Es war nur unsere Fachaufsichtsbehörde, das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung. Sonst hatten wir - - Wir hatten fachliche Kontakte - das stimmt -, meistens allerdings zum nachgeordneten

⁷⁶⁵ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 110.

⁷⁶⁶ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 118.

⁷⁶⁷ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 126.

Bereich, LfU oder so was. Das waren aber fachliche Kontakte. Da war kein - wie soll ich sagen? - Weisungsverhältnis.“⁷⁶⁸

Zur Frage, ob er in seiner Funktion auch auf das Ministerium zugegangen sei, um die Umsetzung aus seiner Sicht erforderlicher Maßnahmen über die Form von Gesellschafterweisungen anzusprechen, antwortete er:

Zeuge Wolfgang Fried: „Wir sind eine nachgeordnete Behörde gewesen. Und natürlich: Unser Ministerium, mit dem haben wir immer offen geredet und haben alles an Informationen, was wir für erforderlich hielten, weitergegeben. Aber wir waren jetzt nicht in die interministerielle Tätigkeit einbezogen.“⁷⁶⁹

⁷⁶⁸ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 110.

⁷⁶⁹ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 120.

IV. Externe Prüfungen

Zur Beantwortung der Fragen 155 bis 167 des Einsetzungsbeschlusses wird im folgenden Kapitel auf die Prüfungen und die Kontrolle durch die Rechnungshöfe Berlins und Brandenburgs sowie des Bundes und auf diverse wiederkehrende und anlassbezogene Wirtschaftsprüfungen eingegangen.

1. Rechnungshöfe

Rechnungshofberichte zum Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg hat der 2. Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin bereits ausführlich in seinem Kapitel „Begleitung des Projekts BER durch die Rechnungshöfe“⁷⁷⁰ behandelt.

„2) Im Februar 2007 hatte der Bundesrechnungshof in der Präsentation ‚Performance-test der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und des BBI-Projektes‘ vor Bundesvertretern im Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung kritisiert: ‚Es gibt derzeit kein wirksames Projektcontrolling oder Projektrisikomanagement!‘ Nach der Terminverschiebung empfahl im Mai 2013 der Bundesrechnungshof in einem Beratungsschreiben an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesfinanzministerium erneut die Einführung eines externen Controllings (‘... halten wir nicht für ausreichend, dass das Aufsichtsratscontrolling sich wesentlich auf Ergebnisse des Controllings der Geschäftsführung stützen soll; ...‘). Auf Anregung der Bundesvertreter beauftragte der Aufsichtsrat die Geschäftsführung im Dezember 2012 Angebote für ein externes projektbegleitendes Aufsichtsratscontrolling einzuholen. In seiner Sitzung im März 2013 stellte der Aufsichtsrat jedoch das Projekt zurück. ‚Grund hierfür war, dass aktuell Dr. Hartmut Mehdorn zum neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung bestellt worden war, und der Aufsichtsrat nicht durch ein externes Controlling Misstrauen gegenüber der neuen Geschäftsführung zum Ausdruck bringen wollte. Später wurde die Absicht, ein externes Controlling zu beauftragen, gänzlich aufgegeben.‘

3) Der Berliner Landesrechnungshof wurde nicht mit der Untersuchung von etwaigen Fehlentwicklungen im BER-Projekt beauftragt. Der Abschlussbericht des PUA BER II vermerkt: ‚Der Zeuge Michael Müller gab an, als Aufsichtsratsmitglied den Rechnungshof des Landes Berlin bewusst auch deshalb nicht um Unterstützung ersucht zu haben, um dessen institutionelle Unabhängigkeit nicht zu beeinträchtigen.‘ Die Zeugin Dr. Sudhof erklärte die Nichtinanspruchnahme des Berliner Landesrechnungshofes mit dem „Belegenheitsprinzip“. Welches daraus folge, ‚dass der Flughafen örtlich in Brandenburg liege. Ein Doppelaudit durch mehrere Rechnungshöfe sei unüblich.‘

⁷⁷⁰ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 428 f.

4) In seinem Gutachten vom 10.07.2015 hatte der Brandenburgische Rechnungshof dem Land Brandenburg empfohlen ‚auch auf externe Persönlichkeiten mit breitem Erfahrungswissen und fundierten Kenntnissen in Bezug auf Großbauvorhaben, Finanzmanagement, Unternehmensorganisation und Aufsichtsratsstätigkeit hohe zeitliche Verfügbarkeit und fachliche Expertise‘ zurückzugreifen, obwohl der Wille zur Entsendung von politischen Entscheidungsträgern nachvollziehbar sei. Letzterem wurde vom Land Berlin der Vorzug gegeben.

Zusammenfassend stellt der Abschlussbericht BER II fest: ‚Mit dem Projekt BER befasste sich im Untersuchungszeitraum in erster Linie der Landesrechnungshof Brandenburg, der dem dortigen Ministerium der Finanzen ein umfassendes Gutachten zu den Entwicklungen in den Jahren 2010 bis 2013 vorlegte. Darin kritisierte er insbesondere die Entsendung von Mitgliedern der Landesregierung in den Aufsichtsrat und strukturelle Defizite vor allem im Bereich des Risikomanagements und des Controllings. Diese hätten dazu geführt, dass Fehlentwicklungen nicht rechtzeitig erkannt worden seien bzw. auf sie nicht angemessen habe reagiert werden können. Im Senat und in der Flughafengesellschaft wurden diese Berichte zur Kenntnis genommen.

Ob auf Grund der Empfehlungen auch konkrete Maßnahmen vorgenommen wurden, konnte der Untersuchungsausschuss nicht feststellen. Versuche der Umstrukturierung und einer Stärkung insbesondere des Baubereichs des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung fielen jedenfalls in den Zeitraum der Veröffentlichung des Rechnungshofberichts.

Vergleichbar ausführliche Gutachten der beteiligten Rechnungshöfe des Bundes und des Landes Berlin gab es nicht, insbesondere wurde von der Möglichkeit, den Rechnungshof um Prüfung zu ersuchen (Art. 95 Abs. 4 VvB), weder durch den Senat noch durch das Abgeordnetenhaus Gebrauch gemacht. Die Beteiligung des Bundessrechnungshofs an dem Bauprojekt beschränkte sich nach den Feststellungen des Untersuchungsausschusses auf punktuelle Beratungen.“⁷⁷¹

Eine abweichende Bewertung wurde in einer Stellungnahme des Finanzministeriums des Landes Brandenburg zum Brandenburgischen Rechnungshofbericht vom 10. Juli 2015 dargestellt. Darüber hinaus wurden ausführliche Debatten im Haushaltskontrollausschuss des Landtages Brandenburg sowie im Aufsichtsrat über die Optimierung der Aufsichtsratsstätigkeit und Verbesserung des Informationsgehalts geführt. Eine Befragung der Aufsichtsratsmitglie-

⁷⁷¹ Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seiten 61-63.

der wurde durchgeführt, um ihre Zufriedenheit mit den Informationen in den Vorlagen zu erfahren. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und entsprechende Anpassungen an den Vorlagen vorgenommen.

Zeugin Daniela Trochowski: „Also, Punkt eins: Es gab ja eine Stellungnahme auch zu diesem Rechnungshofbericht des Finanzministeriums, wo auch niedergelegt wurde, dass nicht alles im Rechnungshofbericht geteilt wird, und eine anderslautende Bewertung niedergelegt wurde. Und es gab dann auch eine sehr ausführliche Debatte im - - Ich weiß nicht, ob es der Finanz- - (Zuruf) - Haushaltskontrollausschuss. Danke. Es gab im Aufsichtsrat eine, ich sage mal, Diskussion, wie die Aufsichtsratsstätigkeit optimiert werden kann und wie der Informationsgehalt verbessert werden kann. Die hat es gegeben. Es wurde in Auftrag gegeben, wenn ich mich richtig erinnere, eine Befragung der Aufsichtsratsmitglieder, wie zufrieden sie zum Beispiel mit den Informationen der Vorlagen sind usw. Und die wurde ausgewertet, allerdings weiß ich nicht mehr, in welchem Jahr das war. Und entsprechend hat man dann auch versucht, die Vorlagen anzupassen. Aber welche konkreten Empfehlungen aus dem Landesrechnungshofbericht übernommen wurden, das habe ich nicht mehr in Erinnerung, das kann ich Ihnen nicht sagen.“⁷⁷²

Es wurden einige Empfehlungen des Landesrechnungshofs umgesetzt. Zum Beispiel wurde der TÜV als externer Controller eingesetzt, um die Baufortschritte zu überprüfen und dem Aufsichtsrat Bericht zu erstatten. Dadurch wurde eine externe Begutachtung des Baufortschritts durchgeführt, basierend auf dem Bericht des Landesrechnungshofs.

Zeugin Daniela Trochowski: „Trotzdem ist es so - ich bin ja dann 2014, Ende 2014 in den Aufsichtsrat gewechselt -, dass die Empfehlungen des Landesrechnungshofes teilweise umgesetzt wurden, zum Beispiel indem ein externer Controller, wenn man so will, also eine Person, nicht Person, aber der TÜV als Organisation, eingesetzt wurde, der alles, was die Geschäftsführung vorgelegt hatte an Baufortschritten usw. noch mal - - oder nicht vorgelegt, aber den Baufortschritt noch mal als externer Beobachter, externer Prüfer überprüft hat und dem Aufsichtsrat Bericht erstattet hat. Also, es gab im Grunde genommen, was Baufortschritt anbelangt, noch mal eine externe Begutachtung, aufgrund auch dieses Berichtes durch den Landesrechnungshof.“⁷⁷³

2. Wirtschaftsprüfungen

Zu den mit den Controllingberichten beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften stellte schon der 1. Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin fest:

⁷⁷² Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 80.

⁷⁷³ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 79.

„Die jährlichen Prüfungen des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Flughafen-gesellschaft wurden bis 1999 vorgenommen durch die C & L Treuarbeit, für die Jahre 2000 bis 2004 durch Ernst & Young, für die Jahre 2005 bis 2008 durch KPMG und für die Jahre 2009 bis 2011 durch die PricewaterhouseCoopers AG (PwC).“⁷⁷⁴

Auch nach dem Jahr 2011 übernahm PwC weiterhin diese Aufgabe.⁷⁷⁵

Der Zeuge Schubert konnte den Wechsel von EY zu KPMG bestätigen.

Zeuge Walter Schubert: „Ja, Wirtschaftsprüfer: Nach meiner Erinnerung nur den Wechsel von Ernst & Young hin zu KPMG. KPMG hat meines Wissens ab 2005 Bilanzen geprüft, vorher Ernst & Young.“⁷⁷⁶

Als Folge des Wechsels wurden die Aufsichtsratsmitglieder befragt.

Zeuge Walter Schubert: „Es hat ja dann auch 2005 angefangen, die Aufsichtsratsmit-glieder zu befragen durch die Wirtschaftsprüfergesellschaft, meine ich, wie man das verbessern kann, welche Informationen nötig sind, wie viel Transparenz nötig sein wird.“⁷⁷⁷

Es wurden Controllingberichte erstellt, die den zeitlichen Ablauf, die finanzielle Ausgestal-tung, mögliche Änderungen und die Abstimmung mit Dienstleistern der einzelnen Teilprojekte ausführlich darlegten.

Zeuge Günther Troppmann: „Also, es gab sogenannte Controlling-Berichte, in denen breit dargestellt wurde, wie der zeitliche Ablauf ist der einzelnen Teilprojekte, wie die finanzielle Ausgestaltung ist oder ob Änderungen stattfinden und ob es mit den entspre-chenden Dienstleistern abgestimmt wird.“⁷⁷⁸

Die Wirtschaftsprüfer trugen jährlich ihre Berichte im Aufsichtsrat vor.

⁷⁷⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 118.

⁷⁷⁵ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 579-580.

⁷⁷⁶ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 147.

⁷⁷⁷ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 155.

⁷⁷⁸ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 19.

Zeuge Thomas Seidel: „Die Wirtschaftsprüfer haben ja jährlich ihr Attest vorgelegt und sie waren aktiv und selbst im Aufsichtsrat und haben das vorgetragen.“⁷⁷⁹

Der Aufsichtsrat verließ sich auf die Korrektheit und Vollständigkeit der Berichte.

Zeuge Günther Troppmann: „Also, Punkt Nummer eins: Für einen Aufsichtsrat ist entscheidend, dass es eine vernünftige interne Revision gibt, die auch schon vorher prüft und quasi mitzeichnet. Zweitens: dass es eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gibt, die auch die Prozesse verfolgt. Also, nicht nur der Aufsichtsrat entscheidet, sondern auch die entsprechenden Kontrollgremien. Deshalb haben wir uns auf diese Situation verlassen.“⁷⁸⁰

Hierzu stellte auch der 1. Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin fest:

„Zur Vorbereitung der Kreditfinanzierung wurden im Jahre 2008 mehrere Due-Diligence-Prüfungen im Auftrag der Flughafengesellschaft durchgeführt, d.h. Risikoprüfungen des Projektes und der Unternehmensstruktur anhand der Grundsätze unternehmerischer Sorgfalt. Hierzu gehörte eine technische Due Diligence von Dornier Consulting, eine Legal Due Diligence von Linklaters LLP und eine Financial Due Diligence der BDO Deutsche Warentreuhand AG. Die Technische Due Diligence kommt im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass sowohl die technischen Planungen als auch das Investitionsbudget plausibel sind. Die zeitliche Projektplanung sei ‚ambitioniert, jedoch umsetzbar‘. Die Legal Due Diligence ergab keine Unregelmäßigkeiten. Sowohl die Unternehmensstruktur als auch die rechtlichen Rahmenbedingungen des künftigen Flugbetriebs und die Bauverträge begegneten keinen wesentlichen rechtlichen Einwendungen. Prüfungsgegenstand der Financial Due Diligence war die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafengesellschaft. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass der Geschäftsplan konsistent und die Ansätze für Umsätze, Kosten etc. widerspruchsfrei in den Plandaten abgebildet sind. Allerdings bezog sich die Prüfung nur auf den Zeitraum bis zur Eröffnung des BER.“⁷⁸¹

Im April 2012 konstatierte Ernst & Young hingegen in einer im Auftrag der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International (pg bbi) erstellten Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen:

⁷⁷⁹ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 136.

⁷⁸⁰ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 25.

⁷⁸¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 117 f.

„Insbesondere die Änderungen aufgrund der PÄA Nr. 63 (‚Bahnstatik‘), der PÄA Nr. 68 (‚Doppel- Fluggastbrücken‘), der PÄA Nr. 72 (‚Ebenenshift‘) und der Änderungen des Main Pier Süd führten zu massiven Eingriffen in die bestehende Planung erforderten sogar [sic] eine neue Baugenehmigung. [...] Aufgrund der Tatsache, dass die FBS einerseits erheblichen [sic] Änderungen anordnete und andererseits unverändert an den Terminzielen (Inbetriebnahme 31.10.2011) festhielt, war die pg bbi fortlaufend gezwungen, anstatt Planungsänderungen chronologisch und sukzessive umzusetzen (erst Überarbeitung der Entwurfs-/Genehmigungsplanung danach Ausführungsplanung), alle Planungsphasen gleichzeitig und parallel zueinander voran zu treiben.“⁷⁸²

Die Leistungsfähigkeit der Controlling-Systeme hing von den Informationen ab, die sie lieferten. Im BER-Projekt habe ein ausgearbeitetes System mit externen Controllern bestanden, mit dem Ziel kritische Fehler aufzudecken.

Zeuge Johannes Werner: „Es bleibt jetzt dabei: Wie leistungsfähig sind die Controlling-Systeme? Um diesen Begriff aufzugreifen. Die sind natürlich nur so gut, wie die Informationen, die da ausgeworfen werden. Ich kann Ihnen sagen: Wir hatten in dem BER-Projekt ein sehr ausgearbeitetes Controlling-System mit externen Controllern, die zu jedem Projekt - - technische Gebäudeausrüstung usw., die sich nachher als kritisch herausgestellt hatten, votiert haben. Ja, wenn da die Informationen sich nicht daraus ergeben, dann ist es natürlich schwierig. Wir haben uns, wie gesagt, bemüht, für uns, aber auch sozusagen im Gespräch mit den Kollegen, das ist ja auch so wie ein Benchmark, das zu tun. Und ja, das ist das, was ich dazu sagen kann.“⁷⁸³

Es erfolgten wiederholt Bemerkungen der Abschlussprüfer zur Organisation der Bauüberwachung und anderen Compliance-Themen bei der FBB. Diese wurden über den Finanz- und Prüfungsausschuss nachbereitet und lösten Reaktionen aus.

Zeuge Johannes Werner: „[...] es natürlich immer wieder auch Bemerkungen der Abschlussprüfer gegeben, was beispielsweise Auffälligkeiten in der Organisation der Bauüberwachung gegeben hat oder was auch in der 53er-Prüfung sonstige Compliance-Dinge - - Die sind natürlich aufgegriffen worden. Das ist dann jeweils über den Finanz- und Prüfungsausschuss nachbereitet worden und hat also, was Sie als Alarmkette bezeichnen, natürlich eine Reaktion ausgelöst.“⁷⁸⁴

⁷⁸² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 202.

⁷⁸³ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 155.

⁷⁸⁴ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 100.

So stellte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG bei der Revision des Nachtragsmanagements der Flughafengesellschaft im Dezember 2013 systematische Schwächen fest. Dabei wurde deutlich, dass die Art und Weise, wie Nachträge ausgelöst wurden, verbesserungsbedürftig war. Statt auf eine vertragliche Einigung mit den Auftragnehmern zu setzen, wurde zu häufig das Instrument der einseitigen Anordnung von Leistungen genutzt. Dies führte zu unvorhersehbaren Mehrkosten, da kein Konsens mit den Auftragnehmern über den entstandenen Aufwand bestand.⁷⁸⁵

Die Beteiligungsverwaltung analysierte den Abschlussprüfungsbericht sehr genau und prüfte dabei sowohl die Zahlen als auch die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung. Sie forderten zusätzliche Erläuterungen an, die normalerweise nicht Teil einer Abschlussprüfung sind. Sie erstellte Auswertungsvermerke und empfahl der Leitung des Hauses, ob dem Jahresabschluss zugestimmt werden sollte. Diese Empfehlungen wurden in enger Abstimmung mit den Mitgesellschaftern getroffen.

Zeuge Johannes Werner: „Also, wir haben in der Beteiligungsverwaltung ja Fachleute, Kaufleute, die sich mit betriebswirtschaftlichen Dingen sachkundig auskennen. Die haben sich das sehr intensiv angesehen, was die Abschlussprüfer da aufgeschrieben haben. Da gibt es ja durchaus - wer die Abschlussprüfersprache kennt - Dinge, die man sehr aufmerksam würdigen muss. Das ist die Erläuterung der Zahlen; das ist aber insbesondere auch die Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung. Es sind auch die Erläuterungsteile, die wir immer zusätzlich angefordert haben, was ja bei einer Abschlussprüfung auch nicht standardmäßig dazugehört. Also, ich kann hier sagen: Wir sind hier mit guter, erfahrener Expertise in diese Dinge reingegangen. Wir fertigen jeweils auch Auswertungsvermerke schriftlich zu den Prüfungsberichten, hier wie auch bei anderen Landesbeteiligungen. Und das schafft uns die Basis dann, jeweils der Leitung des Hauses vorzuschlagen, ob der Feststellung des Jahresabschlusses zugestimmt werden kann, übrigens auch in enger Abstimmung - das war auch Gegenstand teilweise von Sonderreferentenrunden der Finanzseite - mit den Mitgesellschaftern.“⁷⁸⁶

Eine Überschuldung der Gesellschaft sei nie konkret drohend gewesen, es ginge immer um die Fortführungsprognose. Die Gesellschafter standen zur Gesellschaft und es wurden Maßnahmen ergriffen, um Kapitalzuführungen sicherzustellen. Insgesamt waren dies nur wenige Fälle von Jahresabschlüssen.

Zeuge Johannes Werner: Was jetzt die Frage einer kritischen Entwicklung der Ergebnissituation angeht, war das natürlich in höchstem Maße, sagen wir mal, Gegenstand

⁷⁸⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 382.

⁷⁸⁶ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 99.

der Aufmerksamkeit. Es ist nach meiner Kenntnis so: Also, ich erinnere jetzt nicht, dass eine Überschuldung der Gesellschaft mal im Bereich der drohenden, der konkret drohenden Situation gewesen wäre. Es ging bei der FBB immer um das Thema Fortführungsprognose, weil die Fortführungsprognose ist immer maßgeblich dafür, ob man halt sein Vermögen noch zu Fortführungswerten bilanzieren kann. Das ist in Einzelfällen - ich weiß gar nicht, ob es einmal war oder zweimal -, als noch nicht klar war, dass die Gesellschafter die Haushaltsmittel sozusagen von ihren Haushaltsgesetzgebern bewilligt bekommen hätten durch sogenannte Patronatserklärungen - - Das waren aber immer weiche Patronatserklärungen, die also keine rechtsverbindliche Verpflichtung ausgelöst hätten. Das war ein intensives Ringen auch mit den Abschlussprüfern, weil die mussten ja im Ergebnis dann eine Entscheidung treffen, ob sie die Fortführungsprognose bejahen oder nicht. Da haben sehr spannende Diskussionen stattgefunden, die aber immer dazu geführt haben, dass die Abschlussprüfer akzeptiert haben, dass die Gesellschafter zu ihrer Gesellschaft stehen und dass auch zu erwarten ist, dass alles unternommen wird, um sozusagen die notwendigen Schritte herbeizuführen, um die Leistung notwendiger Kapitalzuführungen sozusagen dann tatsächlich zu bewirken. Das sind aber wenige Fälle von Jahresabschlüssen gewesen.“⁷⁸⁷

Auf die Frage nach der Vereinbarung von Haftungsausschlüssen mit den Beratungsgesellschaften stellte der Zeuge Werner klar, dass die Abschlussprüfer jeweils auf Basis von Ausschreibungen ausgewählt wurden, die vom Aufsichtsrat empfohlen wurden. Vor der Bestellung wurde das Einvernehmen mit dem Landesrechnungshof hergestellt. Haftungsausschlüsse seien im Beratungsgewerbe allgemein bekannt und es gab keine Beanstandungen von Gesellschafterseite.

Zeuge Johannes Werner: „Also, Sie sprechen jetzt von der Abschlussprüferbestellung. Die sind jeweils auf der Grundlage von Ausschreibungen ausgewählt worden. Der Aufsichtsrat hat das jeweils empfohlen, und wir haben vor der Bestellung auch - dazu sind wir nach der Landeshaushaltsordnung verpflichtet - das Einvernehmen mit dem Landesrechnungshof hergestellt. Die Gesellschafter haben sich nicht im Einzelnen jetzt mit den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Abschlussprüfer beschäftigt. Meine Wahrnehmung ist aber durchaus die, dass die geschäftsüblich von allen in gleicher Weise verwendet werden. Und gerade im Beratungsgewerbe sind, glaube ich, Haftungsausschlüsse insgesamt nicht unbekannt. Also, ich vermute, dass es eine übliche Praxis

⁷⁸⁷ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 100.

gewesen ist und deswegen auch nicht Gegenstand von Beanstandungen von Gesellschafterseite.⁷⁸⁸

Zu dem Controlling-System gehörte bis 2012 auch ein externes Beratungsunternehmen für den Baufortschritt.

Zeuge Johannes Werner: „Die Flughafengesellschaft hatte für den Baufortschritt bis zum Jahr 2012 tatsächlich ein externes Beratungsunternehmen in Diensten.“⁷⁸⁹

Im Jahr 2014 wurde aufgrund einer Initiative aus dem Gesellschafterkreis beschlossen, die Leistungsfähigkeit des Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssystems extern überprüfen zu lassen. Die Gesellschafter erstellten die Leistungsbeschreibungen, steuerten das Vergabeverfahren und trafen Vergabeentscheidungen. Externer Sachverstand wurde bedarfsgerecht eingeholt. Die Beteiligungsverwaltung arbeitete nicht direkt im operativen Geschäft, sondern griff bei Auffälligkeiten beratend ein. Es gab gelegentliche Hinweise des Abschlussprüfers, bei denen die Beteiligungsverwaltung beratend mitwirkte, um sicherzustellen, dass der Aufsichtsrat bei Themen, wie Vergaben und Bauüberwachung, informiert war und externe Expertise einbezog.

Zeuge Johannes Werner: „Also ich hatte ja das eine Beispiel eben schon erwähnt: 2014, als aufgrund einer Initiative aus dem Gesellschafterkreis - - die gesagt haben, wir wollen jetzt wirklich mal die Leistungsfähigkeit - - Funktions- und Leistungsfähigkeit des Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssystems jetzt mal extern überprüft haben. Das war ein sehr aufwendiger Prozess. Wie gesagt, die Gesellschafter haben die Leistungsbeschreibungen gemacht, haben das ganze Vergabeverfahren gesteuert und auch die Vergabeentscheidungen getroffen. Also bedarfsgerecht haben wir schon selber auch externen Sachverstand eingeholt. Es sind aber auch in der Begleitung des Projektfortschritts - - Also, es ist ja so: Die Aufgabe einer Beteiligungsverwaltung ist ja jetzt nicht, selber im operativen Geschäft tätig zu sein. Man muss sehen, dass der Laden richtig organisiert ist und dass man, wenn sich dort Auffälligkeiten ergeben, was Aufbau-, Ablauf-, Organisationsprozesse angeht - - So. Und da hat es gelegentlich mal Hinweise des Abschlussprüfers gegeben. Da haben wir dann schon im Auge gehabt und auch beratend mitgewirkt, dass der Aufsichtsrat dann eben - - Also Thema Vergaben, ja, wie sind Vergaben durchgeführt worden? Wie ist die Bauüberwachung? Das haben wir selbst auch mit begleitet. Und da ist zwar nicht unter der Verantwortung der

⁷⁸⁸ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 99.

⁷⁸⁹ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 155.

Gesellschafter, aber sehr wohl unter der Verantwortung des Aufsichtsrats externer Sachverstand auch gar nicht selten einbezogen worden.“⁷⁹⁰

Daraufhin führte ein Konsortium die Untersuchung durch und legte Empfehlungen vor, von denen ein Teil bereits umgesetzt worden war. In anderen Bereichen wurde noch ausstehender Handlungsbedarf benannt. Diese grundlegende Untersuchung fand aufgrund eines Gesellschafterbeschlusses statt, in dessen Folge Maßnahmen ergriffen wurden.

Zeuge Johannes Werner: „Ich kann Ihnen aber berichten, dass wir im Jahr 2014 im Gesellschafterkreis einen Beschluss gefasst haben, dass eine Untersuchung der Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssysteme der Flughafengesellschaft und ihrer Wirksamkeit stattzufinden hat. Das war eine Anordnung der Gesellschafter. Die Gesellschafter haben auch in eigener Verantwortung eine Ausschreibung veranlasst, haben auch selber die Angebote entgegengenommen, gewürdigt und auf der Grundlage dann die Vergabe entschieden. Das war dann ein Konsortium, was diese Untersuchung vorgenommen hat, die natürlich auch vor Ort in der FBB sozusagen da gehandelt haben und sich da informiert haben, Unterlagen eingesehen haben. Und die haben ein Gutachten vorgelegt; da standen bestimmte Empfehlungen drin, die teilweise, weil die Organisation der FBB natürlich in Erkenntnis der aufgetretenen Probleme per se einer ständigen Optimierung unterlegen hat, schon erledigt waren. In anderen Punkten gab es konkrete Benennung von Handlungsbedarf, und der ist der Verantwortlichkeit des Projektausschusses dann überwiesen worden. Also, ja, es hat diese eine von den Gesellschaftern beschlossene grundlegende Untersuchung gegeben, und aus den Ergebnissen sind auch Konsequenzen gezogen worden.“⁷⁹¹

Eine Arbeitsgruppe der Gesellschafter befasste sich mit der Ermittlung der Funktionsfähigkeit des Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssystems. Die Gesellschafter entschieden, dass sie selbst maßgeblich Einfluss darauf nehmen wollen. Die Arbeitsgruppe bestand aus Vertretern der drei Gesellschafter, einem Vertreter des Rechtsbereichs der FBB und einer Vertreterin der Vergabestelle.

Zeuge Johannes Werner: „Ja. Also, ich hatte es ja eben schon angedeutet: Es gab eine Arbeitsgruppe der Gesellschafter, weil die Gesellschafter haben klar entschieden: Das ist jetzt ein Auftrag, auf den hat die Gesellschaft selber inhaltlich keinen maßgeblichen Einfluss. Das werden wir als Gesellschafter sein, weil wir wollten ja genau die Funktionsfähigkeit des Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssystems ermitteln

⁷⁹⁰ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 155.

⁷⁹¹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 105.

lassen. Und an dieser Arbeitsgruppe habe ich selber mitgewirkt. Da waren alle drei Gesellschafter vertreten. Ergänzend war dabei ein maßgeblicher Vertreter des Rechtsbereichs der FBB und eine Vertreterin der Vergabestelle, die sozusagen die förmlichen Vergaberechtsthemen dort verantwortet hat. Und das war ein mehrwöchiger intensiver Prozess, zu dem ich jetzt, denke ich, schon einiges gesagt habe.“⁷⁹²

Zur Beauftragung der pg bbi mit der Bauüberwachung Fluggastterminal stellte der Untersuchungsausschuss keine weiteren Nachforschungen an. Es wurde aber im Abschlussbericht BER I bereits festgestellt, dass der Aufsichtsrat der Vergabe der Generalplanung an pg bbi zustimmte, die aus JSK International Architekten und Ingenieure GmbH (JSK), gmp Generalplanungsgesellschaft mbH (gmp) und IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH (IGK-IGR) bestanden. Zudem war dem Aufsichtsrat dann bekannt, dass pg bbi nun auch mit Prüfungs- und Überwachungsleistungen betraut wurden, obwohl sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog.

„Die Vergabeentscheidung wurde am 6. Dezember 2004 im Projektausschuss des BBF Aufsichtsrats beraten. Der Projektausschuss empfahl gemäß Vorschlag der Geschäftsführung die Zustimmung zur Vergabe an den erstplatzierten Bieter pg bbi. Eine weitergehende Diskussion ist hierzu nicht dokumentiert. Der Aufsichtsrat stimmte der Vergabe an die pg bbi mit Beschluss vom 10. Dezember 2004 zu.“⁷⁹³

Und:

„Der Zeuge Prof. Oettel, [der] mit der Überwachung der Rechtmäßigkeit der Vergaben beauftragt war, erläuterte in seiner Vernehmung am 29. Januar 2016, dass die Vergabe der Bauüberwachung an den Planer grundsätzlich zulässig sei. Im vorliegenden Fall sei die Zulässigkeit der Vergabe der Bauüberwachung an pg bbi sogar explizit durch das OLG Brandenburg bestätigt worden. Dem Aufsichtsrat war die gleichzeitige Vergabe von Generalplanungs- und Bauüberwachungsleistungen an die pg bbi laut Aktenlage bekannt, obgleich sich einzelne Aufsichtsratsmitglieder hiervon überrascht zeigten. Der Aufsichtsrat stimmte der Vergabe der Bauüberwachungsleistung an die pg bbi mit Beschluss vom 15. September 2006 zu.“⁷⁹⁴

⁷⁹² Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 108.

⁷⁹³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 105.

⁷⁹⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 108.

3. Abschnitt: Bewertung und Fazit

A. Bewertung des Untersuchungsergebnisses

I. Einleitung und allgemeine Vorbemerkungen

1. Allgemeine Bemerkungen zum im Einsetzungsbeschluss formulierten Untersuchungsauftrag

Nach dem Einsetzungsbeschluss⁷⁹⁵ bestand die Aufgabe des Untersuchungsausschusses in der „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg ‚Willy Brandt‘ (BER)“. Zu betrachten war dabei der Zeitraum von der ersten Planungsphase bis zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses am 23. Februar 2022.

Der Untersuchungsausschuss hatte dabei die Aufgabe, insbesondere die Aufsichtspflicht des Landes Brandenburg als mittragender Gesellschafter gesondert in den Fokus zu nehmen. Hierzu gab der Einsetzungsbeschluss entsprechende Konkretisierungen vor.⁷⁹⁶ Der Untersuchungsausschuss war beauftragt, einen Abschlussbericht anzufertigen und Schlussfolgerungen aus den Untersuchungsergebnissen zu ziehen, insbesondere für

- zukünftige Großprojekte, bei denen das Land Brandenburg Gesellschafter oder Geldgeber ist oder sein soll,
- eine schnelle Evaluierung des Schallschutzes am BER,
- den zukünftigen Umgang mit Generalplanern für Großprojekte
- und eine eventuelle Haftbarmachung von natürlichen Personen und Gesellschaften, wenn ein Verschulden für die Entstehung der Mehrkosten durch baubedingte Verzögerungen festgestellt wird.

⁷⁹⁵ Drucksache 7/4948-B.

⁷⁹⁶ Drucksache 7/4948-B A.III.

2. Rechtliche Bemerkungen zu den Kompetenzen des Untersuchungsausschusses

Gemäß § 1 UAG hat ein Untersuchungsausschuss die Aufgabe, Sachverhalte, deren Aufklärung im öffentlichen Interesse liegt, zu untersuchen und dem Landtag darüber Bericht zu erstatten. Die Untersuchung ist in erster Linie auf die Klärung von Tatsachenfragen ausgerichtet, die einer Beweiserhebung zugänglich sind. Daraus ergibt sich, dass Fragen, die auf eine Einschätzung oder Meinung von Zeugen abzielen, nicht zulässig sind, da Meinungen als Ausdruck der subjektiven Wahrnehmung eines Menschen gerade nicht dem Beweis zugänglich sind.

Beschränkt ist die Untersuchungskompetenz nach dem Gesetzeswortlaut auf den Rahmen der verfassungsmäßigen Zuständigkeit des Landtages, d. h. auf den Bereich, der in der Verantwortung der Landesregierung lag. Da die Kompetenzen des Untersuchungsausschusses von denen des Landtags abgeleitet sind, obliegt es dem Untersuchungsausschuss nicht, Rechtsfragen wie ein Gericht zu untersuchen und die von der Landesregierung bzw. in ihrer Verantwortung getroffenen Entscheidungen rechtlich zu bewerten. Zur Achtung der Gewaltenteilung unterbleibt die rechtliche Bewertung der Handlungen der Beteiligten.

3. Einbeziehung bereits vorhandener Kenntnisse

Der Untersuchungszeitraum für den gegenständlichen Auftrag umfasst eine Spanne von mehr als 25 Jahren. In diesen zweieinhalb Jahrzehnten haben sich selbstverständlich zahlreiche Stellen, wie politische Gremien, Sachverständige, Gerichte und auch der Landesrechnungshof Brandenburg intensiv mit dem breiten Spektrum der Themen befasst, die Planung, Errichtung und Inbetriebnahme des Flughafens BER mit sich brachten. Umfangreiche Aufklärungsarbeit leisteten bereits zwei Untersuchungsausschüsse des Landtags Brandenburg, welche die Grundstücksverkäufe im Baufeld Ost (1995 bis 1997) und die erfolglosen Privatisierungs- und Vergabeverfahren zum BBI (2000 bis 2003) thematisiert hatten. Des Weiteren begleitete der Landtag Brandenburg über drei Wahlperioden, nämlich von 2013 bis 2021, die Entwicklungen des Flughafens mit einem eigenständigen Gremium, dem Sonderausschuss BER. Nachdem dieser seine Arbeit beendet hatte, erfolgte die Begleitung im Untersuchungsausschuss zu Finanzangelegenheit der FBB GmbH bzw. im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung. Umfangreiche Aufklärungsarbeit leistete auch das Abgeordnetenhaus von Berlin mit zwei abgeschlossenen Untersuchungsausschüssen, die die Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen zum Gegenstand hatten und die im Ergebnis zahlreiche Implikationen für künftige Großbauprojekte enthielten, die ebenso auf Brandenburg übertragbar sind. Die Untersuchungsergebnisse all dieser Gremien geben bereits Antworten auf die mit diesem Untersuchungsauftrag aufgeworfenen Fragen.

Bereits der Einsetzungsbeschluss gab daher vor, zur Aufklärung des Untersuchungsgegenstandes auch die Berichte der bereits abgeschlossenen und laufenden Untersuchungsausschüsse zum BER im Land Berlin einzubeziehen.⁷⁹⁷ Das vom Untersuchungsausschuss beauftragte Gutachten der Sachverständigen Frau Dr. Cordula Ludwig zum Vergleich der beiden Abschlussberichte des Berliner Abgeordnetenhauses mit dem gegenständlichen Untersuchungsauftrag macht deutlich, welche umfangreiche Aufklärungsarbeit hier bereits in der Vergangenheit geleistet wurde. Es kommt zu dem Ergebnis, dass 59 von 183 Fragestellungen bereits hinreichend beantwortet sind. Weitere 27 Fragestellungen werden als teilweise beantwortet eingestuft. Ferner wird festgestellt, dass 31 Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses gänzlich und 14 teilweise mit den Fragestellungen der Berliner Untersuchungsausschüsse übereinstimmen.⁷⁹⁸

⁷⁹⁷ Drucksache 7/4948-B C.

⁷⁹⁸ Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seite 6.

II. Themenkomplex: Flugrouten und Schallschutz

Die Erkenntnisse zu dem Themenkomplex Flugrouten und Schallschutz lassen sich bereits in den Abschlussberichten der beiden Berliner Untersuchungsausschüsse finden, so dass dieser Untersuchungsausschuss keine neuen Tatsachen für die Ursachen bekannter Probleme und Auswirkungen des Flughafenbaus und seiner Eröffnung herausfinden konnte.

Die Entwicklung des Flughafens und das Leben in der Flughafenregion wird und wurde auf parlamentarischer Ebene sowie von den zuständigen Behörden des Landes, den betroffenen Gemeinden und der Zivilgesellschaft begleitet und gestaltet – hier ist bereits viel geschehen und muss auch fortgesetzt werden.

So wurden seit Januar 2013 drei Sonderausschüsse zum Flughafen „SBER“ vom Landtag Brandenburg eingesetzt, in der 5., 6. und 7. Legislaturperiode, mit zahlreichen Sitzungen und Anhörungen. Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin-Brandenburg arbeitet seit 2006 mit dem Ziel, die Belastung für die rund 520.000 Menschen und die Natur in der Flughafenregion durch zunehmende Verkehre, Lärm etc. zu reduzieren.

1. Aktiver Schallschutz

a) Die Standortentscheidung

Die Entscheidung für den Standort Schönefeld war laut Aussage des Zeugen Platzeck, der zu dieser Zeit in Brandenburg Minister für Umweltschutz, Naturschutz und Raumordnung war, von den Vertretern Berlins und des Bundes favorisiert worden, aber nicht von den Vertretern Brandenburgs. Brandenburg konnte sich mit den viel geeigneteren Standorten Sperenberg oder Jüterbog gegen die gemeinsame Mehrheit von Berlin und vom Bund nicht durchsetzen und es kam zu dem bekannten Konsensbeschluss im Jahre 1996.⁷⁹⁹ Bereits dieser Beschluss ist gekennzeichnet von den unterschiedlichen Interessen der drei Gesellschafter. Der Zeuge Platzeck brachte das folgendermaßen auf den Punkt: „Zwei zu eins, sage ich mal einfach. So ist es dann. Wir waren im Umweltministerium ausgesprochen unglücklich, weil wir seinerzeit – und das haben ja die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens auch deutlich gemacht – schon gesehen haben, dass die Lärmschutzproblematik uns jetzt in ganz anderer Schärfe begleiten wird als das da draußen.“⁸⁰⁰

Im Übrigen war dies eine Entscheidung, die auch dazu führte, dass mit dem neuen Flughafen kein internationaler Drehkreuz-Flughafen mit vier Start- und Landebahnen entstehen konnte, wie es ursprünglich geplant war.

⁷⁹⁹ Platzeck, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seiten 71-72.

⁸⁰⁰ Platzeck, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seiten 71-72.

Dazu zitiert schon der Abschlussbericht des 2. Berliner Untersuchungsausschusses die Ergebnisse des 1. Untersuchungsausschusses:

„(...) die Entscheidung, den Flughafen am Standort Schönefeld zu bauen, hat weitreichende Folgen für die Weiterentwicklung dieses Infrastrukturprojekts. Eine dritte Start- und Landebahn wird an diesem Ort nicht zu verwirklichen sein. Ferner sorgt die Stadtnähe für erhebliche Belastungen der Anwohner in den Lande- und Startkorridoren. (...)“⁸⁰¹

b) Das Planfeststellungsverfahren

Schönefeld sollte deshalb ein dem Standort geschuldetes höheres Schallschutzniveau erhalten – das wurde entsprechend im Planfeststellungsbeschluss von 2004 durch das zuständige Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (jetzt Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, MIL) festgestellt.

Dem ging die Einreichung eines Planfeststellungsantrags durch die Flughafengesellschaft als Maßnahmenträger Ende 1999 voraus, der auf der Basis von vorläufigen Flugverfahren die Lärmberechnungen für die Umgebung angestellt und daraufhin die Schutzgebiete bestimmt hatte.

⁸⁰¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 461.

2. Die Flugverfahren

a) Vorläufige Flugverfahren

Die „vorläufigen Flugverfahren“ sahen Geradeaus-Starts und Geradeaus-Landungen vor:

„Aus dem Planfeststellungsantrag der Flughafengesellschaft geht auch hervor, dass der Parallelflugbetrieb nicht eine bloße Nutzungsmöglichkeit war, die sich die Flughafengesellschaft für einen späteren Zeitpunkt offenhalten wollte; vielmehr war diese Art der Nutzung aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens bereits ab der Eröffnung des Flughafens eingeplant.“⁸⁰²

Die genauen Flugverfahren wurden erst durch die Veröffentlichung durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) 2010 bekannt; die Notwendigkeit für abknickende Flugrouten bei Parallelbetrieb waren allerdings dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) durch das Schreiben der DFS vom 20. August 1998 bekannt.⁸⁰³

Dass für den sog. unabhängigen Parallelbetrieb eine Abweichung der Abflug- und Anflugkurse erforderlich sein würde, war der Flughafengesellschaft bekannt; diese verweigerte aber eine Neuberechnung und begründete das mit der nur geringen Menge an geplanten parallelen Starts und Landungen:

„Es steht fest, dass die PPS GmbH⁸⁰⁴ aus Zeit- und Kostenersparnisgründen versuchte, eine Neuplanung der An- und Abflugrouten unter Berücksichtigung des Abknickwinkels im Rahmen des Planfeststellungsantrags zu vermeiden. Sie äußerte ihre Ablehnung nicht nur gegenüber der DFS, sondern auch gegenüber dem Bundesverkehrsministerium. Eine Einflussnahme durch das Bundesverkehrsministerium oder das MSWV Brandenburg auf die DFS, um eine Stellungnahme im Sinne der PPS GmbH zu erreichen, ließ sich nicht belegen.“⁸⁰⁵

⁸⁰² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 178.

⁸⁰³ DFS GmbH Region Ost (Krüger), Schreiben an das MSWV Brandenburg (Bayr) vom 20.8.1998, DFS 1, Bl. 63 f. zitiert im Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 168.

⁸⁰⁴ Die Planungsarbeiten für den BER wurden 1998 von der eigens dafür gegründeten Tochtergesellschaft Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) durchgeführt.

⁸⁰⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 174, 175.

Der Zeuge Fried, ehemaliger Leiter der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, sagte dazu: „Die Praxis war ja die, dass in der Planfeststellung sozusagen bestimmte Flugrouten, An- und Abflugwege standardmäßig zugrunde gelegt wurden. Das war auch bezüglich des BER so im Planstabfeststellungsverfahren und dass die endgültige - so war die Intention - Festlegung der Flugrouten zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden sollte. Das hatte der Planfeststellungsbeschluss auch so vorgesehen.“⁸⁰⁶

Zur Bewertung dieser Vorgehensweise hat der erste Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin zutreffend auf die höchstrichterliche Rechtsprechung in dieser Angelegenheit verwiesen: „Durch den Auflagenvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss war gewährleistet, dass eine Planungsänderung bei der Bemessung individueller Lärmschutzansprüche angemessen berücksichtigt würde (s. o. E.IV.1.c). Daher war es auch nicht rechtsfehlerhaft, den Flughafenneubau auf der gegebenen Datengrundlage zu genehmigen. Das Bundesverwaltungsgericht betrachtete die Genehmigung des Flughafenneubaus auf dieser Datengrundlage nicht als einen gravierenden Rechtsfehler:

„Die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten im Planfeststellungsverfahren ist hiernach systemimmanent mit der Unsicherheit behaftet, dass die Flugrouten für die An- und Abflüge nicht feststehen. Die Planfeststellungsbehörde muss nicht alle realistischerweise in Betracht kommenden Flugrouten auf die zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen untersuchen; sie kann sich auf die Betrachtung bestimmter Flugrouten beschränken.“

„Der Beklagte durfte bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens zwar nicht davon ausgehen, dass die DFS für den unabhängigen Bahnbetrieb parallele Abflugstrecken planen würde; er durfte auch nicht von einem abhängigen Bahnbetrieb ausgehen [...]. Für die Frage, ob das Vorhaben am Standort Schönefeld zugelassen werden kann, war die für den abhängigen Bahnbetrieb erstellte Grobplanung der An- und Abflugrouten jedoch ausreichend, um die Lärmbetroffenheiten auch bei unabhängigem Bahnbetrieb abzuschätzen. [...] Die von um bis zu 15° abknickenden Abflugrouten betroffenen Gebiete wären nicht oder jedenfalls nicht erheblich dichter besiedelt als diejenigen Gebiete, die von parallelen Abflugrouten betroffen wären. Innerhalb des Toleranzbereichs divergierende Abflugrouten lassen den Standort nicht in einem anderen Licht erscheinen als die der Abwägung der Standortalternativen im LEP FS 2003 zugrunde gelegten geradlinigen Abflugrouten.“⁸⁰⁷

⁸⁰⁶ Fried, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 103.

⁸⁰⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin, („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 187 m. w. N.

b) Festlegung der Flugverfahren 2010

Als die Flugverfahren für die Planung der Inbetriebnahme im September 2010 der Bevölkerung präsentiert wurden, war zu sehen, dass sie – da sie für den Parallelbetrieb um 15 Grad abknicken mussten – bisher nicht vorgesehene Orte überfliegen würden und bisher nicht oder nicht so stark von Lärm betroffene Bürger doch vom Fluglärm betroffen werden würden, so dass der Lärmschutzbereich ausgeweitet werden musste, die Zahl der anspruchsberechtigten Haushalte erhöhte sich von 26.000 auf 26.500.⁸⁰⁸

c) Zuständigkeit für die Festlegung von Flugverfahren

Die Festlegung der sogenannten Flugrouten (Flugverfahren) ist ausschließlich Bundesangelegenheit und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Weder das Land Brandenburg noch die Landesbehörde können das mitbestimmen, geschweige denn entscheiden. Flugverfahren werden – nach Anhörung der Fluglärmkommission – von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vorgeschlagen und vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt.⁸⁰⁹

Für den Fall, dass sich die An- und Abflugverfahren änderten, behielt sich das MSWV Brandenburg allerdings vor, die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu festzulegen, sofern sich der Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Stellen, an denen sich die Flugrouten mit den An- und Abflugstrecken kreuzen, um mehr als 2 dB(A) änderte.⁸¹⁰

d) Beteiligung der Betroffenen

Der Ablauf der Beteiligung der Bevölkerung zu den Flugrouten wurde schon im 1. Berliner Untersuchungsausschuss kritisiert:

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die interessierten Anwohner zwar die Möglichkeit hatten, ihre potenzielle Betroffenheit zu erkennen, die Flughafengesellschaft hatte aber kein Problembewusstsein hinsichtlich der missverständlichen Auslegung der Flugrouten. Die Tatsache, dass die Planfeststellungsunterlagen nur in den Gemeinden öffentlich ausgelegt wurden, die innerhalb der ermittelten Lärmkonturen lagen, verstärkte die negative

⁸⁰⁸ Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Seite 40.

⁸⁰⁹ § 32 Absatz 4 Nr. 8, Absatz 4c LuftVG in Verbindung mit § 33 Absatz 2 LuftVO.

⁸¹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 176.

Wirkung auf die Öffentlichkeit. Das Bundesverwaltungsgericht stellte fest, dass dies ein Fehler bei der Öffentlichkeitsbeteiligung war.⁸¹¹

Angesichts der Art und der zeitlichen Gestaltung der Beteiligung ist umso mehr anzuerkennen, wie sich die Bevölkerung engagiert hat, um sich zu informieren, ihre Fragen zu stellen, in die Diskussion zu gehen, Beteiligung durchzusetzen und ggf. auch zu klagen.

Es wurde auch betont, dass die Nichtberücksichtigung der 15°-Divergenz nicht für den Beteiligungsfehler verantwortlich war, sondern dass die Genehmigungsbehörde die Bindungswirkung der prognostischen Flugroutenplanung falsch eingeschätzt hatte. Es wäre wünschenswert gewesen, möglichst viele betroffene Anwohner frühzeitig zu informieren, möglicherweise durch die Darstellung mehrerer möglicher Flugroutenverläufe und Lärmkonturen sowie durch eine deutlichere Sensibilisierung für die Tatsache, dass die Flugroutenplanung vorläufig sei, da bereits mit abknickenden Flugrouten gerechnet werden musste.⁸¹²

3. Alternative Flugverfahren

Die zahlreichen Diskussionen und Versuche, z. B. in der Fluglärmkommission, durch veränderte Flugverfahren, die Lärmbelastung abzumildern, haben zu keinen signifikanten Unterschieden geführt, da die Verringerung von Lärm in einer Region zur Erhöhung von Fluglärm in einer anderen Region führt. Die Möglichkeiten für die Gestaltung von Flugverfahren sind in einer dicht besiedelten Region endlich.

Auch war ursprünglich im Planfeststellungsbeschluss von 2004 ein 24-Stunden-Betrieb vorgesehen. Dagegen kam es zu Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht. Die Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16. März 2006 für die Nachtflugregelung wurden im Planergänzungsbeschluss von 2009 umgesetzt und es wurde vorgesehen, dass die Nachtkernzeit von 00:00 Uhr bis 05:00 Uhr grundsätzlich frei von Flugaktivitäten bleibt, während die Nachtrandstunden von 22:00 Uhr bis 23:30 Uhr und von 05:30 Uhr bis 06:00 Uhr weitgehend für den Flugbetrieb geöffnet sind. In der Nachtkernzeit sind nur besonders geregelte Flüge erlaubt. In den halben Stunden unmittelbar vor (23:30 Uhr bis 24:00 Uhr) und nach

⁸¹¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 187 f. unter Verweis auf Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 31.07.2012 - BVerwG 4 A 5000.10 Rn. 105.

⁸¹² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 188.

(05:00 Uhr bis 05:30 Uhr) der Nachtkernzeit sind großzügigere Ausnahmen vom Nachtflugverbot zugelassen.⁸¹³

Diese Regelung sorgte für viele Betroffene aus der Region allerdings nicht für eine von Flugverkehr ausreichend freie Nacht, so dass es in Brandenburg zu einem erfolgreichen Volksbegehren mit 106.332 Unterschriften zum Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr kam. Der Landtag Brandenburg hat das Volksbegehren 2013 angenommen und hält an den Beschlüssen des Volksbegehrens fest.⁸¹⁴ Das Land Brandenburg kann aber ein Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr nicht allein durchsetzen, sondern ist auf die Mitwirkung der beiden weiteren Gesellschafter der FBB angewiesen. Deshalb hat die Landesregierung im Rahmen der Gesellschafterversammlung wiederholt für die Position Brandenburgs geworben, das Volksbegehren zum Nachtflugverbot umzusetzen:

„Der Landtag ist der Auffassung, dass es allerdings nicht bei der bloßen Annahme des Volksbegehrens bleiben kann, da dadurch allein in tatsächlicher und materieller Hinsicht kein Erfolg im Sinne von weiteren Verbesserungen für die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner erreicht werden kann. Deshalb wird die Landesregierung gebeten, sich beim Land Berlin und dem Bund als Mitgesellschaftern der Flughafengesellschaft dafür einzusetzen, dass die Betriebszeiten für planmäßige Flüge verkürzt werden. [...] Der Landtag wird die Landesregierung auch weiterhin in ihrem Bemühen unterstützen, europa- und deutschlandweit ein einheitliches Nachtflugverbot für Flughäfen zu schaffen. Nur durch eine einheitliche Lösung können die erheblichen wirtschaftlichen Nachteile ausgeglichen werden, die mit einer einseitig für den Flughafen BER geltenden Nachtflugbeschränkung verbunden wären.“⁸¹⁵

⁸¹³ Bundesverwaltungsgericht in den Parallelverfahren vom 16. März 2006, Az.: 4A 1001.04, 4A 1073.04, 4A 1075.04, 4A 1078.04.

⁸¹⁴ Koalitionsvertrag von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen, „Ein neues Kapitel für Brandenburg – Zusammenhalt, Nachhaltigkeit, Sicherheit“, Fassung vom 24.10.2019, Zeile 4311-4312.

⁸¹⁵ Drucksache 5/6916-B.

4. Passiver Schallschutz

Die Regelung der vorläufigen und dann endgültigen Flugverfahren hatte auch Konsequenzen bei den Anspruchsberechtigten für den baulichen Schallschutz.

a) Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses

Das Ausmaß der Anspruchsberechtigung auf Schallschutz wurde auch deswegen vergrößert, weil die Flughafengesellschaft zunächst von der Zulässigkeit einer sechsmaligen Überschreitung des Lärmpegels im Tagschutz ausgegangen war und das planfestgestellte Schutzziel damit nicht eingehalten hatte. Das führte dazu, dass die betroffenen Anwohner im Rahmen der Anspruchsermittlung eine zu gering dimensionierte Kostenerstattung erhielten.

Daraufhin hat das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg auf Antrag von Schallschutzberechtigten am 15. Juni 2012 das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg im Wege der einstweiligen Anordnung verpflichtet, durch geeignete aufsichtsrechtliche Maßnahmen gegenüber der FBB GmbH als Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass für den Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) in Kinderzimmern und den kombiniert genutzten Wohn- und Schlafräumen der Wohngebäude der Berechtigten ab Inbetriebnahme der neuen südlichen Start- und Landebahn des Flughafens Berlin Brandenburg bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten.⁸¹⁶

Das Land Brandenburg setzte den gerichtlichen Beschluss unverzüglich um: Mit Bescheid vom 2. Juli 2012 erließ das zuständige Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft den Vollzugsbescheid zur Umsetzung des OVG-Beschlusses gegenüber der FBB GmbH; der sofortige Vollzug wurde angeordnet.⁸¹⁷

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), bis 2013 die Aufsichtsbehörde für die Umsetzung der Planfeststellungsbeschlüsse, und danach die LuBB haben aufgrund der Konflikte und Probleme 2013 die AG Schallschutz veranlasst – dort wurden die Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger, die an die Behörde oder an die Flughafengesellschaft gerichtet wurden, zusammen mit der Flughafengesellschaft beraten. Aus diesen Beratungen ergaben sich Vollzugshinweise an die Flughafengesellschaft, die die Auffassung der LuBB zu konkreten Rechtsfragen des Schallschutzes darlegten; jedoch keinen rechtlich verbindlichen Charakter besaßen.

Die Flughafengesellschaft fand das Schallschutzziel immer überdimensioniert und hat versucht, die Planfeststellungsbehörde davon zu überzeugen, dass sie dieses Schutzziel nicht

⁸¹⁶ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15. Juni 2012 – OVG 12 S 27.12.

⁸¹⁷ Vogelsänger, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 94.

erreichen könne. Das hat das Ministerium zurückgewiesen und die Verpflichtung zur Umsetzung des planfestgestellten Schallschutzes betont.

Die Flughafengesellschaft hat den Planfeststellungs- und Ergänzungsbeschluss nach ihrer Auffassung ausgelegt. Erst die Entscheidung des Gerichts sorgte für die verbindliche Klärung der Anforderungen. Vor dem Hintergrund der sparsamen Verwendung öffentlicher Gelder erklärte der Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup, ehemaliger FBB-Geschäftsführer, bezüglich der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses:

„[...] Der Flughafen brauchte Rechtssicherheit, weil wir nur dann sicherstellen konnten, dass erstens die Eröffnung des Flughafens gesichert ist und zum Zweiten natürlich wir auch wissen mussten, ob wir Zahlungen, um die wir gebeten wurden, auch auf rechtlicher Basis leisten können. [...] wir haben diese Vollzugshinweise schlicht juristisch uns angeschaut, wo wir den Hinweisen aus unserer Sicht rechtlich folgen konnten - und das war nicht meine Aufgabe, sondern das haben die Juristen im Hause gemacht - und wo wir andere Auffassungen vertreten haben. Und dann sind Teile dieser Fragestellung auch vor Gericht gelandet. Das Entscheidende für mich als Vorsitzender Geschäftsführer war, dass wir Rechtssicherheit bekommen. Und das ist zum Teil nur über Gerichte herstellbar, weil Meinungsäußerungen helfen da wenig. Letztlich müssten es rechtlich belastbare Aussagen sein.“⁸¹⁸

Zur Rolle der Genehmigungsbehörde bezüglich der Umsetzung der Schallschutzaufgaben stellte das OVG in seiner Entscheidung fest: Die im Planfeststellungsbeschluss genannten Schutzaufgaben begründeten einen Anspruch des Betroffenen grundsätzlich nur gegenüber dem Vorhabenträger. Die FBB war durch die Schutzaufgaben verpflichtet, die angeordneten Schutzmaßnahmen zu erfüllen. Die Aufgabe der Genehmigungsbehörde war es, bei einer systematischen Verfehlung des hinter den Schutzaufgaben stehenden Schutzziels aufsichtsrechtlich einzuschreiten.⁸¹⁹

b) Auswirkungen auf die Kostenplanung

Hatte sich durch die abknickenden Flugrouten die Zahl der anspruchsberechtigten Haushalte auf 26.500 erhöht, mussten durch das Urteil zu den Null mal Überschreitungen zahlreiche Kostenermittlungen neu berechnet werden und das Schallschutzbudget im Jahre 2013 von 130 Millionen Euro auf 750 Millionen Euro erhöht werden.

⁸¹⁸ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 76.

⁸¹⁹ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15. Juni 2012 – OVG 12 S 27.12 –, Rn. 28.

c) Schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung

Die nun auch gerichtlich bestätigten Schallschutzziele für den Tagschutzbereich hatten zudem Auswirkungen auf die schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung. Der schallschutzbezogene Verkehrswert ist nach dem Planfeststellungsbeschluss als „Verkehrswert von Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen“⁸²⁰ definiert.

Sofern die Gesamtkosten für die schalltechnische Ertüchtigung mit Sicherheit die Höchstkostengrenze von 30 % des schallschutzbezogenen Verkehrswertes unterschreiten, erhalten die Eigentümer eine Anspruchsermittlung zum baulichen Schallschutz (ASE-B). Hiermit können die Eigentümer eine Fachfirma mit der Umsetzung der im beiliegenden Leistungsverzeichnis aufgelisteten Schallschutzmaßnahmen beauftragen. Liegen die Kosten für den Schallschutz über 30 % des Verkehrswertes, erhalten die Eigentümer eine Entschädigung, mit der sie selbst Schallschutzmaßnahmen beauftragen können.

Sollte ein Verkehrswertgutachten notwendig werden, weil die Kosten für die schalltechnische Ertüchtigung höher sind als die Höchstgrenze (30 % des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen), gab es auch hier Unklarheiten und auch der Verkehrswert an sich war abhängig vom Stichtag. In den ersten Jahren, bevor die Flugverfahren und die Schutzgebiete endgültig festgelegt waren, wurde der Wert des Grundstücks durch den zu erwartenden Fluglärm viel niedriger eingeschätzt – später, durch die Lage im attraktiven Speckgürtel am Rand zu Berlin, wurden die Immobilien und Grundstücke sehr teuer.

Die Flughafengesellschaft berichtet von „unterschiedlichen“ Interessen der Hauseigentümer, die mit Blick auf die Höhe der Schallschutzkosten in Beziehung zum vermuteten Verkehrswert ein Interesse hatten, dass ihre Immobilie höher oder niedriger bewertet werde, um bevorzugt eine Entschädigungszahlung zu erhalten, statt baulichen Schallschutz beantragen zu müssen.⁸²¹

d) Antragsverfahren

Vor dem Hintergrund der mehrfach verschobenen Eröffnung warteten manche der Anspruchsberechtigten mit der Antragstellung, andere wollten den Schallschutz sofort umsetzen. Der Antrag musste von jedem anspruchsberechtigten Bürger gestellt werden, bevor er

⁸²⁰ MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, Seite 108.

⁸²¹ Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, Seite 37.

geprüft und bewertet und mit einer Kostenerstattungsvereinbarung (KEV) und ab 2013 mit einer Anspruchsermittlung (ASE-B, ASE-E) beantwortet wurde.⁸²²

Zu dem Verfahren des baulichen Schallschutzes sagte der Zeuge Prof. Dr. Lütke-Daldrup, ehemaliger FBB-Geschäftsführer, dass das in der Konstruktion dieser Planfeststellung angelegt war, dass die Menschen selber die Schallschutzmaßnahmen durchführen mussten und die Kosten erstattet wurden – das war immer „ein sehr streitbefangener Tatbestand.“⁸²³

Dieser aufwändige und schwierige Vorgang war für viele Betroffene nicht ohne Unterstützung und Beratung zu bewältigen. Das wurde seit vielen Jahren u. a. in der Schallschutzberatung angeboten durch den Landkreis Teltow-Fläming und finanziell unterstützt durch das Land Brandenburg. Die Beratungsstelle berät unabhängig und versucht im Falle von Konflikten zwischen Antragstellern und der Flughafengesellschaft Klärung herbeizuführen und wendet sich auch an die LuBB, wenn die Klärung mit dem BER nicht funktioniert, wie die Zeugin B., eine der beiden Beraterinnen, berichtete.⁸²⁴

Laut der Vernehmung der beiden Schallschutzberaterinnen Frau B. und Frau S. gab es zahlreiche Schwierigkeiten im Verfahren zur Schallschutzbeantragung, so waren mitunter die Räume falsch vermessen oder die Nutzung war verwechselt worden.⁸²⁵

e) Ansprüche an den baulichen Schallschutz

Darüber hinaus haben aber auch viele Betroffene durchaus verständliche Wünsche für die bauliche Umsetzung angemeldet, z. B. Schallschutzfenster, die so aussehen wie die bereits vorhandenen Fenster. Oder auch die Dämmung: durch die Schallschutzziele wurde eine Dämmung der Räume nötig; im Interesse der Hausbesitzer war es, eher eine Außendämmung zu erhalten, was wegen des größeren technischen, aber auch finanziellen Aufwandes abgelehnt wurde. Im Rahmen von Klagen wurde das entschieden:

„In den planfestgestellten Schutzauflagen ist lediglich von geeigneten Schallschutzvorrichtungen die Rede. Das sind solche, die die Einhaltung der Schutzziele für den Tag- und für den Nachtzeitraum gewährleisten.“⁸²⁶

⁸²² MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, Band 1 Seite 108.

⁸²³ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 87.

⁸²⁴ B., Protokoll der 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 112.

⁸²⁵ S., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, Seite 102.

⁸²⁶ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17 –, Rn. 71.

„Dem entsprechend weist die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg in ihren Vollzugshinweisen vom 14. September 2017 (S. 3) zutreffend darauf hin, dass bei Vorhandensein mehrerer technisch vertretbarer Varianten der Anspruch auf die kostenärmste Variante begrenzt sei.“⁸²⁷

5. Zwischenfazit

Dies alles zeigt, dass es zum Zeitpunkt vor der Eröffnung des Flughafens sehr abstrakt war, über baulichen Schallschutz zu sprechen, dass die Termine zwischen Planfeststellung, Festlegung der Flugverfahren und tatsächlicher Eröffnung sehr weit auseinander lagen und dass die Vorstellung abstrakt war, wie sich das Leben in der Region mit einem Flughafen verändern würde.

Die kritisch zu sehende Umsetzung des baulichen Schallschutzes – trotz vorhandenem Budget auf der Flughafenseite und dem hohen Stand der bearbeiteten Anträge – geht ursächlich auf den Standort und die damit verbundene Fluglärmbelastung zurück, flankiert durch die Vorkommnisse bezüglich Projektierungsfehler, Finanzentwicklung und gravierender technischer Mängel. Durch den häufigen personellen Wechsel in der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft zwischen Standortentscheidung 1996 bis zur Eröffnung nach fünf Verschiebungen im Oktober 2020, waren auch die Themen Verantwortlichkeit und Lernen aus Erfahrungen und Fehlern schwierig – zu viele Änderungen unter immer höher werdendem Zeitdruck.

Die jahrelange Unsicherheit und die vielen Klagen zwischen Privatpersonen und Flughafengesellschaft haben nicht zur Befriedung und nicht zu einem 100%igen baulichen Schallschutz beigetragen – auch wenn zahlreiche Prozesse zur Klärung und Durchsetzung einer verbindlichen Rechtsauffassung geführt haben.

So muss auch der aktuelle Untersuchungsausschuss fast genau drei Jahre nach dem letzten Untersuchungsausschuss in Berlin bezüglich des baulichen Schallschutzes zum selben Fazit kommen:

„Auf Grundlage der im Ausschuss gewonnenen Erkenntnisse ist nicht davon auszugehen, dass die Schallschutzmaßnahmen zugunsten der betroffenen Anwohner am – mittlerweile in Betrieb genommenen - Flughafen BER in nächster Zeit flächendeckend und vollständig umgesetzt werden können. Insgesamt wird sichtbar, dass einerseits das hohe Schallschutzniveau und andererseits die Möglichkeit der Entschädigung dazu geführt haben, dass das primäre Ziel, einen Schallschutz „lege artis“ zu gewährleisten, verfehlt wurde. Während als ur-

⁸²⁷ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17 –, Rn. 72.

sächlich für das hohe anzusetzende Schallschutzniveau bereits die problematische Standortwahl gesehen werden kann, führt die Entschädigungslösung dazu, dass die Verpflichtung der Schallschutzfürsorge der Flughafengesellschaft faktisch beschränkt ist. Für die am stärksten durch Fluglärm Betroffenen wird in der Konsequenz kein vollumfänglicher Schallschutz, der dem Planfeststellungsbeschluss entspricht, herzustellen sein.“⁸²⁸

Der Flughafen wird auch 30 Jahre nach dem Beschluss, ihn in Schönefeld zu bauen, ein Thema bleiben. Die Region boomt, die Zahl der Flüge und Verbindungen ist seit Eröffnung des Flughafens im stetigen Wandel, mit der Tendenz mehr zu werden. Der Ausblick darf optimistisch stimmen, dass der Flughafen wirtschaftlich erfolgreich werden kann, dass aber auch die Region insgesamt weiter prosperiert.

Davon unbenommen muss der Schallschutz konsequent umgesetzt werden und darf nicht auf dem jetzigen Niveau bleiben. Gleichzeitig müssen die Flugverfahren der dichten Besiedlung angemessen immer wieder überprüft und ggf. angepasst werden – soweit das vor allem flugtechnisch möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Planergänzungsbeschluss vorbehalten, nachträglich Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm festzulegen, zu ändern oder zu ergänzen. Dieser Vorbehalt hat eine Schutzwirkung für Dritte.

Außerdem gibt es im Planfeststellungsbeschluss eine Auflage, dass die Schallentwicklung an den Schnittstellen der Gebiete beobachtet wird und das Schutzgebiet erweitert wird, wenn Änderungen um mehr als 2 dB(A) auftreten.⁸²⁹

Zweitens wurde 2011 zugesagt, dass nach zwei vollen Flugplanperioden eine Neuausweisung der Schutzgebiete erfolgen wird. Dass das nicht erfolgt ist, dass also von der Prozessklärung abgewichen wurde, war dem durch die Pandemie sehr geringen Flugaufkommen geschuldet, das ist zu Gunsten der Anwohner und in Abstimmung mit der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) erfolgt.⁸³⁰

Drittens wurde vereinbart, dass bei Änderungen der Flugrouten im Verlauf der Flughafenentwicklung auch in den neu betroffenen Gebieten Schallschutz gewährt wird.⁸³¹

Die Strategie, leisere Flugzeuge und lärmarme Flugverfahren einzusetzen – und das durch eine zielführende Lärmentgeltordnung zu unterstützen, die Nachtflugbeschränkungen – auch

⁸²⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 452.

⁸²⁹ Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 34.

⁸³⁰ Diekmann, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 35.

⁸³¹ MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.8.2004, Band 1 Seite 110.

in den Nachtrandzeiten (22:00-24:00 Uhr und 05:00-06:00 Uhr) – strikt einzuhalten sowie den baulichen Schallschutz umzusetzen, ist fortzusetzen.

Zukünftig müssen die Starts und Landungen so emissionsarm wie möglich geflogen werden – auch hier wird eine Abwägung zwischen Kerosinverbrauch auf der einen Seite, Lärm- und Luftverunreinigung auf der anderen Seite vorzunehmen sein.

Die technische Entwicklung und das wachsende Umweltbewusstsein können hier einen wertvollen Beitrag leisten – die Forschung und Entwicklung für leisere Maschinen und auch an anderen Treibstoffen ist in vollem Gange.

Regierung und Parlament sollten sich in Brandenburg weiterhin dafür einsetzen, dass der bauliche Schallschutz umgesetzt wird, die Lärmemissionen so gering wie möglich gehalten werden und dass die Flughafenregion trotz und mit Flughafen eine lebenswerte, lebendige, attraktive Region bleibt.

Die Flughafenregion bleibt in Bewegung und es braucht weiterhin eine interessierte und teilnehmende Bevölkerung, engagierte Gemeinden, die z. B. die Schallschutzberatung vorhalten und im Dialogforum mitgestalten, ein wachsameres Parlament, das die Herausforderungen in der Flughafenregion mit allen Beteiligten abwägt und nicht zuletzt die Behörden, die mit ihrer Arbeit die Umsetzung von geltendem Recht wie den Planfeststellungsbeschluss beaufsichtigen und auch flexibel Gestaltungsimpulse geben.

III. Themenkomplex: Finanzen

Die Planung, Genehmigung, Bauausführung und Inbetriebnahme eines so komplexen Bauprojektes wie eines Flughafens sind bereits per se kostenintensiv, da viele verschiedene Aspekte berücksichtigt werden müssen, wie beispielsweise die Infrastruktur, Sicherheitsstandards, Passagierkomfort und Umweltschutzmaßnahmen. Die Kostenentwicklung beim Bau des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) war geprägt von massiven Verzögerungen und Budgetüberschreitungen. Trotz aller im Verlauf des Bauprojektes ergriffenen Maßnahmen beliefen sich die Kosten letztendlich auf über 7 Milliarden Euro, was mehr als doppelt so hoch war wie ursprünglich geplant.

1. Finanzielle Entwicklung im Überblick

Die finanzielle Entwicklung während des gesamten Baus wurde bereits ausführlich in den Berliner Untersuchungsausschüssen sowie den Sonderausschüssen des Landes Brandenburg betrachtet. Sie konnte durch die Ermittlungen in diesem Untersuchungsausschuss nur bestätigt werden.

a) Ursachen der Kostenentwicklung

Die Veränderung der Finanzsituation der Flughafengesellschaft hatte viele verschiedene Gründe. Die zahlreichen Verschiebungen der Fertigstellung und Eröffnung sowie die Baumängel zeigten unmittelbare Auswirkungen auf die Kostenentwicklung. Zudem wurden durch das Urteil des OVG vom 25. April 2013⁸³² der FBB schärfere Anforderungen an den Schallschutz gestellt, wodurch der Finanzbedarf in diesem Bereich stark anstieg. Des Weiteren belasteten die neun Jahre Wegfall von Betriebseinnahmen den Flughafen. Der nicht fertig gebaute Flughafen erzeugte neben den Baukosten auch Instandhaltungskosten.

b) Finanzbedarf und Maßnahmen zur Deckung

Wie der erste Abschlussbericht des Berliner Abgeordnetenhauses feststellte, wurde ein eigenes Finanzierungsmodell des Bauprojektes erst nach Beendigung des Privatisierungsverfahrens im Jahr 2003 erstellt. Dieses basierte zunächst auf Brückenfinanzierungen, bis eine Langfristfinanzierung ausverhandelt sein würde.⁸³³

Im Jahr 2004 ging die Geschäftsführung in einer nicht verbindlichen Schätzung der Baukosten von insgesamt 2 Milliarden Euro aus. Diese sei dem Aufsichtsrat „ohne Vorlage entspre-

⁸³² Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25. April 2013 – OVG 11 A 14.13.

⁸³³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 364 f.

chender Unterlagen“ zugegangen. Der Aufsichtsrat nahm hingegen an, dass sich die Baukosten auf über 3 Milliarden Euro belaufen würden. Als Reserveposition für unvorhergesehene Ausgaben wurden 7 bis 8 % veranschlagt.⁸³⁴

Tatsächlich gab es bis zur gescheiterten Inbetriebnahme 2012 ein Budget von 3,3 Milliarden Euro.⁸³⁵

Nach dem gescheiterten Eröffnungstermin 2012 entstand ein finanzieller Mehrbedarf von 1,2 Milliarden Euro. Der Mehrbedarf setzte sich im Einzelnen aus Kosten aus Anpassungen des Schallschutzprogramms (bis zu 480 Millionen Euro), Baukosten aufgrund der Terminverschiebungen, Risiken aus Schadensersatzforderungen sowie Finanzierungskosten zusammen. Da die Geschäftsführung keinen Gegenfinanzierungsvorschlag unterbreiten konnte, stellten die Gesellschafter die zusätzlichen Mittel in Form von Eigenkapital bereit.⁸³⁶

Der Finanzbedarf erhöhte sich nach 2014 und 2016 um 2,2 Milliarden Euro. Insgesamt entstanden Mehrkosten von 2,7 Milliarden Euro, von denen 0,5 Milliarden Euro aus Eigenmitteln der Flughafengesellschaft bedient wurden. Diese setzten sich aus Mehrkosten in der Fertigstellung von 1,1 Milliarden Euro – davon etwa 50 % Schallschutzaufwendungen –, Kosten für Erweiterungen i. H. v. 0,6 Milliarden Euro und Kosten für den Schuldendienst i. H. v. 0,9 Milliarden Euro zusammen.⁸³⁷

Die benötigten Mittel von 2,2 Milliarden Euro wurden hälftig durch ein Gesellschafterdarlehen, zur anderen Hälfte mit einem 100 % verbürgten Bankkredit bereitgestellt. Die Bürgschaft der Gesellschafter war unvermeidbar, da die Banken aufgrund der unsicheren finanziellen Situation der Flughafengesellschaft die Kredite nicht ohne Sicherheit ausstellen wollten.

Bezüglich des Gesellschafterdarlehens gab es die Diskussion, dieses durch die Zuführung von Eigenkapital zu finanzieren.⁸³⁸ Brandenburg hat dabei stark auf die Gewährung von Darlehen eingewirkt und konnte die anderen Gesellschafter letztendlich zur Zustimmung bewegen. Der damalige Finanzminister Christian Görke zögerte, dem zu dem Zeitpunkt schon verschuldeten und teuren Projekt ein weiteres Darlehen zu gewähren. Die Alternative wäre

⁸³⁴ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 145.

⁸³⁵ Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 61-62.

⁸³⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 383.

⁸³⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 280.

⁸³⁸ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 108.

aber nur ein Konkurs der Gesellschaft gewesen, dessen Auswirkung eine hohe Belastung des Landeshaushalts gewesen wäre, da Verpflichtungen aus übernommenen Bürgschaften i. H. v. 888 Millionen Euro für das Land Brandenburg fällig geworden wären.⁸³⁹ Es bestand nie ein Zweifel daran, dass der Flughafen irgendwann in Betrieb genommen werden kann, und so wurde die Wichtigkeit des Projekts für die Region richtigerweise in der Abwägung entsprechend berücksichtigt. Die nach 2012 von den Gesellschaftern gegebenen Darlehen waren jeweils für den Ausbau und die Schuldentilgung zweckgebunden.⁸⁴⁰

Durch die Verschiebung des Eröffnungstermins 2017 stieg der Bedarf abermals um 508 Millionen Euro und bis 2020 letztendlich auf 792 Millionen Euro. Im Rahmen der Coronapandemie wurden der Gesellschaft wegen pandemiebedingt fehlender Passagiere weitere Darlehen i. H. v. 300 Millionen Euro gewährt, um die Zahlungsunfähigkeit zu verhindern.⁸⁴¹

Das Land Brandenburg hat hier, wenn man die dynamische Situation auf der Baustelle betrachtet, den richtigen Ansatz verfolgt und konnte die Mitgesellschafter letztendlich von diesem überzeugen. Mit der Zweckbindung hat das Land Brandenburg darauf hingewirkt, dass die bereitgestellten finanziellen Mittel ausschließlich für die Inbetriebnahme verwendet werden müssen.

⁸³⁹ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seiten 111-112.

⁸⁴⁰ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 103.

⁸⁴¹ Sonderausschuss BER im LT/7. Wahlperiode, Seite 32f.

2. Kommunikation innerhalb der Gesellschaft

Auch in diesem Untersuchungsausschuss wurde, wie in den vorherigen festgestellt, dass die Kommunikation zwischen den Verantwortlichen auf der Baustelle und der Geschäftsführung schwierig war, was sich in der Kommunikation zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat fortsetzte.

a) Ampelsystem

Innerhalb des zur Darstellung der Bausituation bis 2012 eingesetzten Ampelsystems wurden die meisten Probleme als „Gelb“, also mangelhaft, aber behebbar, eingestuft, auch wenn die Probleme teilweise schwerwiegender waren. Der Zeuge Bretschneider, als ehemaliger Flughafenkoordinator der Staatskanzlei und Vorsitzender des Aufsichtsrates, bekundete insoweit:

„(...) im Rahmen dieser Kommunikation hat sich eine Kultur entwickelt, dass alles, was an Schwierigkeiten und Problemen aufgetaucht ist, immer unter „Gelb“ gemeldet worden ist - also: schwierig, aber letztlich lösbar -, sodass am Ende die Geschäftsführung - jedenfalls kann man ihr das Gegenteil nicht beweisen - bis zum Ende fest daran geglaubt hat, man könne den Flughafen mit gewissen Einschränkungen eröffnen.“⁸⁴²

Auf diese Weise konnte sich die Geschäftsführung keinen ausreichend realistischen Überblick darüber verschaffen, welche Mängel wie schwerwiegend waren und in welchem finanziellen und zeitlichen Rahmen diese korrigiert werden können. Auswirkung dessen war dann, dass das Land Brandenburg, wie auch die anderen Gesellschafter, sowohl in der Gesellschafterversammlung als auch im Aufsichtsrat nicht den notwendigen Handlungsrahmen ermitteln konnten. Die Geschäftsführer gingen bis Mai 2012 davon aus, den Zeitplan einhalten zu können. Dabei muss man nicht unbedingt dem Ampel-System an sich die Schuld geben, sondern der Anwendung dessen.

b) Rolle des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat hat gemäß § 52 Absatz 1 GmbHG i. V. m. § 111 AktG die Aufgabe, die Geschäftsführung zu überwachen. Die Qualität einer solchen Überwachungstätigkeit hängt maßgeblich von einer transparenten und geregelten Informationspolitik seitens der Geschäftsführung ab. Insofern haben auch die Ermittlungen des hiesigen Untersuchungsausschusses nur die bekannten Defizite bestätigen können. Es wurde zwar an die Geschäftsführer berichtet und die Berichte wurden auch dem Aufsichtsrat vorgelegt, im Prüfbericht des Landesrechnungshofs Brandenburg wurde aber bereits festgestellt, dass das interne Kontrollsystem und das Risikomanagement jedenfalls in dem Prüfzeitraum von Juni 2010 bis

⁸⁴² Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 45.

Februar 2013 nicht der Größe des Projektes angemessen ausgestaltet und wirksam waren.⁸⁴³ Die bereits vielfach kritisierte Kommunikationsstruktur bezüglich des Baufortschritts hat sich auch für den Bereich der Finanzen explizit bestätigt. Der Zeuge Dr. Markov, von 2009 bis 2014 Finanzminister in Brandenburg und in dieser Funktion auch drei Jahre Aufsichtsratsmitglied der FBB, bekundete, dass er von der Geschäftsführung der FBB insbesondere vor den Finanzausschusssitzungen Daten abverlangt hat, wobei die Datenlage anfangs unzureichend war.⁸⁴⁴ Somit waren die Grundlagen für eine engmaschige Bauüberwachung und eine damit einhergehende Kostenplanung bis 2012 nicht hinreichend gegeben.

Letztlich konnte aber auch der hiesige Untersuchungsausschuss den Vertretern Brandenburgs keine haftungsauslösenden Versäumnisse nachweisen, was angesichts der Voruntersuchungen nicht überrascht. Der Zeuge Werner hat in seinen Ausführungen bestätigt, dass eine umfangreiche Haftungsprüfung auch in Bezug auf den Aufsichtsrat seinerzeit stattgefunden hatte. „Das Ergebnis der Haftungsprüfung des Aufsichtsrats war so, dass dort Sachverhalte benannt worden sind, deren Bewertung aber dazu geführt hat, dass hier keine Gründe vorliegen oder keine Grundlage vorliegt, den Aufsichtsrat haftungsmäßig in Verantwortung zu nehmen. Das ist das Thema Haftungsprüfung. Und der Aufsichtsrat ist dann in der Folge nach Auswertung des aufsichtsratsbezogenen Gutachtens tatsächlich entlastet worden.“⁸⁴⁵

3. Entwicklungen nach dem gescheiterten Eröffnungstermin 2012

Mit der erneuten Verschiebung der Eröffnung im Jahr 2012 wurden diese strukturellen Unzulänglichkeiten deutlich und führten zu entsprechenden Konsequenzen.

Für den Kommunikationsfluss im Bereich der Finanzen schilderte der Zeuge Dr. Markov eine sukzessive Verbesserung. Zugleich wies er auf bestimmte Punkte hin, bei denen eine hundertprozentige Vorhersehbarkeit nicht bestehen kann, wie beispielsweise das Risiko von Klagen. Aber nachdem im Finanzausschuss des Aufsichtsrates eingeführt worden war, dass zu jeder Sitzung die Zahlen zum Soll-Ist-Abgleich tabellarisch zu präsentieren sind, gestaltete sich die Informationslage für den Aufsichtsrat so, dass er seiner Funktion effektiv nachkommen konnte.⁸⁴⁶

⁸⁴³ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg), Bd. 1, Bl. 370 f.

⁸⁴⁴ Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 102.

⁸⁴⁵ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 83-84.

⁸⁴⁶ Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 102.

Die kurzfristigsten Maßnahmen waren 2012 aber die Kündigung der Generalplanerin und die Einleitung der Baumängel-Analyse durch den neuen Geschäftsführer Technik, Herrn Amann. Sein Plan war es, eine Bestandsaufnahme vorzunehmen und den Baubetrieb währenddessen weitestgehend stillzulegen. Wie bereits bekannt, kollidierte das mit den Plänen des kurz darauf eingesetzten Geschäftsführers Hartmut Mehdorn, der mit seinem Sprint-Programm alles daransetzte, den Flughafen so schnell wie möglich ans Netz zu bringen. Die Geschäftsführer befanden sich hier in einer Zwickmühle: entweder man sorgt für einen Baustopp, der hohe Kosten durch notwendige Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen erzeugt – etwa 10 Millionen Euro im Monat⁸⁴⁷ –, oder man baut weiter, versucht sich beim Bau den nötigen Überblick zu verschaffen, riskiert, dass teilweise Abschnitte neu gebaut oder überarbeitet werden müssen, was zu höheren Baukosten führt, hat aber die Chance, Geld dadurch zu sparen, dass man den Flughafen früher ans Netz bringt. Der Zeuge Bretschneider beschrieb dies bei seiner Vernehmung sehr anschaulich: „Das Problem der Verantwortlichen war ja, jetzt auch in der medialen Situation, die damals war, dass sie es eigentlich nur falsch machen können. Sind Sie großzügig und lassen den Bau am Laufen, dann kriegen Sie den Vorwurf, dass Sie das Geld rausschmeißen. Sind Sie kleinlich und rechnen jede Rechnung dreimal nach, dauert es zweimal so lange und kostet es auch Geld.“⁸⁴⁸

Der Aufsichtsrat hat letztendlich dem Geschäftsführer Mehdorn den Rücken gestärkt und sich damit für das zügige Vorantreiben des Baufortschrittes entschieden. Trotzdem verzögerte sich der Bau weiter. Hier sind die Verantwortlichen ein Risiko eingegangen, das sich aber nicht ausgezahlt hat.

Der Schlussfolgerung, die der Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin insoweit vor drei Jahren zog, ist in Bezug auf Herrn Amanns Mängel-Analyse nichts hinzuzufügen. „Gerät ein Bauvorhaben in Schiefelage, so ist eine saubere Analyse des Bau- und Planungszustandes und der Ursachen der Havarie erforderlich. Es müssen Lösungsstrategien, wie zum Beispiel die von Technikchef Amann geforderte Bestandsaufnahme und eine darauf aufsetzende Planung, erarbeitet werden. Zur Umsetzung dieser Strategie muss den Verantwortlichen auch die nötige Zeit eingeräumt werden.“⁸⁴⁹

⁸⁴⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 298.

⁸⁴⁸ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 47.

⁸⁴⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 462.

4. Schallschutzbudget

Zur Finanzierung des für diesen Standort notwendigen Schallschutzes konnte in diesem Untersuchungsausschuss festgestellt werden, dass der Schallschutz immer fest eingeplant war und nach dem OVG-Urteil angepasst wurde. Man ging zu Anfang davon aus, dass man etwa 150 Millionen Euro für den Schallschutz benötigen würde. Nach dem Urteil waren es 300 Millionen Euro, am Ende 750 Millionen Euro.⁸⁵⁰ Der Verdacht eines „Schallschutzes nach Kassenlage“ hat sich in diesem Untersuchungsausschuss nicht bestätigt. Auch der Zeuge Dr. Markov verneinte ein solches Vorgehen klar und erklärte diesbezüglich: „Für den Schallschutz sind separate Mittel eingestellt worden; die sind auch separat ausgewiesen gewesen. Die Summe hatte ich vorhin in etwa genannt. Und das war kein Schallschutz nach Kassenlage, sondern es war der notwendige Schallschutz nach dem Wissen, wie viel benötigt werden wird.“⁸⁵¹ Es war anfänglich schwierig zu planen, da die Flughafengesellschaft die notwendigen Aufwendungen für den Schallschutz an dem früheren Planfeststellungsbeschlussmaß und nicht mit dem Urteil des OVG rechnete. Die für den Schallschutz zur Verfügung gestellten Mittel wurden, wenn gerade keine Investitionen in den Schallschutz nötig oder möglich waren, in andere Bereiche investiert und danach wieder aufgestockt. Dies wurde auch durch den Zeugen Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup bestätigt, der aussagte, dass immer um die 700 Millionen Euro für den Schallschutz bereitgestellt wurden.⁸⁵²

5. Kontrolle des Landes Brandenburg

Das Land Brandenburg war Teil der Gesellschafterversammlung und entsandte Vertreter in den Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat hat gemäß § 52 Absatz 1 GmbHG i. V. m. § 111 AktG die Aufgabe, die Geschäftsführung zu überwachen. In der Satzung des Aufsichtsrats kann bestimmt werden, bei welchen Arten von Geschäften die Zustimmung des Aufsichtsrats notwendig ist. Das ist die einzige Art, wie der Aufsichtsrat direkt in das Geschehen der Gesellschaft eingreifen kann.

Im Aufsichtsrat konnte diese Kontrollfunktion, zumindest bis 2012, wegen der oben beschriebenen nicht ausreichenden Berichterstattung nicht gut wahrgenommen werden.

⁸⁵⁰ Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seiten 73-74.

⁸⁵¹ Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 102.

⁸⁵² Prof. Dr. Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, Seite 77.

Bei jeder Anmeldung von Mittelbedarfen der Flughafengesellschaft wurden diese vom Aufsichtsrat auf Notwendigkeit der Maßnahme sowie Möglichkeit zur Kostenminimierung überprüft. Im Verlauf ließ man sich auch Berichte zum Risikomanagement von der Geschäftsführung vorlegen, die laut Aussagen von Zeugen die Risikoabwägungen gut abbildeten.⁸⁵³

In der Gesellschafterversammlung hatte Brandenburg aufgrund der Gesellschaftsanteile nicht die Möglichkeit, alleine über die Bereitstellung finanzieller Mittel zu entscheiden. Eine zu kleinliche Mittelbedarfsprüfung hätte durch die lange Dauer auch, wie oben beschrieben, Kosten verursacht.⁸⁵⁴ Es war also die Aufgabe der Gesellschafter, eine Balance zu finden, bei der unnötige Projekte ausgeschlossen wurden, bei wichtigen Projekten aber die finanziellen Mittel schnell beschafft wurden. Die Gefahr einer Insolvenz bestand nie, das hätten die Gesellschafter nicht zugelassen.⁸⁵⁵

Der Aufsichtsrat war immer bemüht, sich neue Informationsquellen zu schaffen.⁸⁵⁶ Die wichtigste Veränderung war dabei die Schaffung von Baufachgesprächen, bei denen im Aufsichtsrat regelmäßige Gespräche mit den leitenden Verantwortlichen der Gesellschaft und der Firmen geführt wurden.

Außerdem wurde der Aufsichtsrat durch ein externes Ingenieurbüro monatlich zum Stand der Bauarbeiten informiert.⁸⁵⁷

Das Land Brandenburg richtete außerdem ein Bürgercontrolling ein, ein projektnahes Controlling im Rahmen der Bürgerschaftsübernahmen für externe Kreditgeber. Auch das trug dazu bei, dass die Interessen als Bürger hinreichend berücksichtigt wurden.

Ab 2013 wurden von Seiten des Landtages drei Sonderausschüsse eingesetzt, die die bauliche und finanzielle Entwicklung des Flughafens seitdem bis 2021 begleiteten. Damit schaffte sich das Land Brandenburg ein umfangreiches Kontrollgremium.

⁸⁵³ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 81.

⁸⁵⁴ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 47.

⁸⁵⁵ Dr. Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 100.

⁸⁵⁶ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 45-46

⁸⁵⁷ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 31.

6. Alternative Strukturen

Im Laufe des Bauvorhabens wurden von Seiten des Aufsichtsrats Vorschläge unterbreitet, die Struktur in der Flughafengesellschaft zu verändern.

So wurde ein vierter Geschäftsführer angedacht, der alleine für den Bau zuständig sein sollte. Dieser Vorschlag wurde aus finanziellen Gründen abgelehnt.⁸⁵⁸ Die sparsame Mittelverwendung stand hier im Vordergrund. Stattdessen wurden regelmäßige Baufachgespräche und Berichte vom TÜV zur Erschließung neuer Informationsquellen eingeführt.

Zudem gab es nach der gescheiterten Eröffnung 2012 den Vorschlag, ein weiteres externes Controlling nur für den Aufsichtsrat einzusetzen. Das wurde aber im Zusammenhang mit der Einsetzung des Geschäftsführers Hartmut Mehdorn verworfen. Bereits vor dem zweiten Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin hatte der Zeuge Mehdorn zur Begründung ausgeführt: „Weil wir ein Controlling zum Controlling zum Controlling installiert hätten. Also man kann so ein Thema auch in den Wahwitz, in den Irrsinn treiben – das war unsere Argumentation. Wir haben uns als Geschäftsführung nie gegen Transparenz gewehrt. Wir haben immer gesagt: Jeder kann gucken! – Aber wir haben hier Wirtschaftsprüfer, die prüfen, wir haben hier einen Rechnungshof, der prüft; wir haben den Finanzausschuss, der von den Ministerien besetzt ist – jeder hat da geprüft. Und ein Controlling zum Controlling zum Controlling zu machen, da habe ich gesagt: Das finden wir ein bisschen grenzwertig! – Und Gott sei Dank ist dem auch Rechnung getragen worden. Das hat nicht stattgefunden.“⁸⁵⁹ Auch im hiesigen Ausschuss führte der Zeuge Werner an, es hätte eine weitere Schnittstelle in die Unternehmensstruktur gebracht, mehr Geld gekostet und das Problem des unterbesetzten eigentlichen Controllings nicht gelöst. Ein eigenes Controlling sei nicht die Aufgabe des Aufsichtsrats und hätte damit die Geschäftsführung untergraben und für mehr Verunsicherung gesorgt.⁸⁶⁰ Erst im Jahr 2014 wurde aufgrund einer Initiative aus dem Gesellschafterkreis beschlossen, die Leistungsfähigkeit des Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssystems extern überprüfen zu lassen. Die Gesellschafter haben die Leistungsbeschreibungen erstellt, das Vergabeverfahren gesteuert und die Vergabeentscheidungen getroffen. Externer Sachverstand wurde bedarfsgerecht eingeholt.⁸⁶¹

⁸⁵⁸ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 49.

⁸⁵⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 380.

⁸⁶⁰ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 121.

⁸⁶¹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 105.

7. Bezahlung von ausführenden Firmen und Geltendmachung von Ansprüchen gegen ausführende Firmen

Auch hinsichtlich der Begleichung von Ansprüchen am Bau beteiligter Unternehmen konnte bei den Untersuchungen kein Fehlverhalten von Vertretern des Landes Brandenburg festgestellt werden. Die Rechnungen der Firmen wurden erst bezahlt, wenn ihre Aufgabe aus Sicht der Gesellschaft mangelfrei erledigt wurde.⁸⁶² Die Zahlung wurde von der kaufmännischen Abteilung der Gesellschaft bargeldlos angewiesen. Zahlungen mit Bargeld konnten von keinem der Zeugen bestätigt werden.

Baumängel mussten auf Kosten der Firmen beseitigt werden, ehe eine Bezahlung angewiesen wurde. Auf die Geltendmachung der entstehenden Ansprüche hatte das Land Brandenburg keinen Einfluss, das war Aufgabe der Geschäftsführung.⁸⁶³ Dabei war immer abzuwägen, dass das für ein Gerichtsverfahren notwendige Beweissicherungsverfahren ein sehr langwieriger Prozess war. Für jeden auftretenden Baumangel hätte man den betroffenen Teil immer wieder stilllegen müssen. Das hätte nur zu weiteren Verzögerungen geführt, die ihrerseits wieder hohe Kosten verursacht hätten, die man durch den Gerichtsprozess nicht mehr rausgeholt hätte.⁸⁶⁴ Für den Abschluss von Vergleichen war die Zustimmung des Aufsichtsrates einzuholen. Auch insoweit haben die Ermittlungen des Ausschusses keine Unregelmäßigkeiten ergeben.

8. Personal

Auch bezüglich der Gehälter, Boni und Abfindungen der Geschäftsführer konnte der Untersuchungsausschuss keine Abweichungen von einem normalen Rahmen für ein derart großes Unternehmen feststellen. Wegen der Entlassung des früheren Sprechers der Geschäftsführung der FBB, Prof. Dr. Schwarz, wurde eine gerichtliche Auseinandersetzung geführt. Das LG Berlin hat seiner Klage auf Fortzahlung seiner Bezüge in Höhe von ca. einer Mio. Euro stattgegeben.⁸⁶⁵ Wegen seiner Handlungen als Geschäftsführer hat die FBB aber dann Schadensersatz von Prof. Dr. Schwarz gefordert. Letztlich ist ein Vergleich mit der D-&-O Versicherung von Herrn Schwarz geschlossen worden, der dazu geführt hat, dass ein zweistelliger Millionenbetrag an die Flughafengesellschaft als Schadensersatz geflossen ist.⁸⁶⁶

⁸⁶² Dr. Körtgen, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 50.

⁸⁶³ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 77-78.

⁸⁶⁴ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 31.

⁸⁶⁵ LG Berlin, Urt. v. 23.10.2014 93 O 55/13, LG Berlin 6, Bl. 55 ff.

⁸⁶⁶ Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seite 44.

9. Landesrechnungshof

Viele der hier und in anderen Untersuchungsausschüssen behandelten strukturellen Probleme wurden bereits 2015 in dem Bericht des Landesrechnungshofs bemängelt. So wurde vor allem hervorgehoben, dass das interne Kontrollsystem und Risikomanagement über viele Jahre defizitär ausgestattet war und Umstrukturierungen nicht die notwendige Wirksamkeit entfaltet haben.⁸⁶⁷

Mit der Kritik des Landesrechnungshofes hat sich die Landesregierung konstruktiv auseinandergesetzt. Nicht in allen Punkten teilte sie die Auffassung des Landesrechnungshofes. Festzuhalten ist aber, dass Umstrukturierungen in der Gesellschaft stattgefunden haben, die die Besetzung des Aufsichtsrats und die Vertretung in der Gesellschafterversammlung betreffen.⁸⁶⁸

10. Zwischenfazit

Damit kann man sich im Ergebnis nur den Feststellungen des ersten Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin⁸⁶⁹ anschließen: Die finanzielle Entwicklung ergab sich als logische Konsequenz aus den in diesem und anderen Untersuchungsausschüssen festgestellten Problemen des Bauprojektes. Sie wurden verursacht durch Fehler der Geschäftsführung und in Teilen fehlende Kontrolle durch die Aufsichtsgremien. Die so verursachten erheblichen Bauverzögerungen trugen ebenso wie die Preisentwicklungen im Stahl- und Energiesektor zur Kostenerhöhung bei. Nicht zuletzt ist der nach jahrelangen Rechtsstreitigkeiten feststehende Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen als Kostenfaktor zu berücksichtigen.

⁸⁶⁷ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 268.

⁸⁶⁸ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 80

⁸⁶⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 406.

IV. Themenkomplex: Technik und Baumängel

Der Bau des Flughafens BER war von Beginn an ein äußerst komplexes Bauprojekt, das eine Vielzahl von technischen Anforderungen erfüllen musste. Dazu gehörten unter anderem die Integration modernster Technologien und Sicherheitssysteme, die Gewährleistung einer effizienten Flugzeug- und Passagierabfertigung sowie die Einhaltung strenger Umweltstandards. Den Aufgaben der Planung, Koordinierung und Umsetzung all dieser technischen Ansprüche war die Organisationsstruktur der FBB zu Anfang nicht gewachsen.

1. Verwendung von Erkenntnissen anderer Untersuchungsausschüsse

Der hiesige Untersuchungsausschuss hat für diese Thematik mit sechs Zeugenvernehmungen in vier Sitzungen zwar im Vergleich zu den anderen Themenkomplexen die geringste Sitzungszeit aufgewendet. Er konnte sich aber in diesem Bereich auf die Ergebnisse der umfangreichen Ermittlungen der beiden Untersuchungsausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses stützen, die bei der Darstellung zu berücksichtigen sind, weil die entsprechenden Abschlussberichte als Beweismittel herangezogen wurden.

2. Brandschutzanlage als Schwerpunkt

Dass die gravierendsten Mängel im Bereich der technischen Gebäudeausstattung zu finden waren, wobei der Schwerpunkt beim Brandschutz lag, hat sich auch bei der Arbeit dieses Untersuchungsausschusses bestätigt.⁸⁷⁰ Erste Mängel bei der Brandmeldeanlage zeigten sich bereits Mitte Dezember 2011 im Rahmen von Wirkverbundtests.⁸⁷¹ Im April 2019 wurde die Entrauchungsanlage schließlich vom TÜV Rheinland freigegeben;⁸⁷² ab 2019 begann die Prüfung der Wirkprinzipien im Brandschutz in verschiedenen Abschnitten.⁸⁷³

⁸⁷⁰ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 51.

⁸⁷¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 216 f.

⁸⁷² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 78-79.

⁸⁷³ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 41.

3. Planungsmängel und Planänderungen als Ursachen

Sowohl in Bezug auf den Brandschutz als auch im Hinblick auf andere Baumängel hat der hiesige Untersuchungsausschuss – wie bereits der 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin konstatierte⁸⁷⁴ – keine Hinweise auf mutwillige Verzögerungen oder Schlechtleistungen bauausführender Unternehmen aufgespürt, auch wenn Firmen möglicherweise versucht haben, aus Verzögerungen Kapital zu schlagen.

Die zahlreichen Baumängel am Flughafen BER waren vielmehr das Ergebnis verschiedener anderer Faktoren: Bestätigt hat sich, dass in wesentlichen Bereichen der technischen Gebäudeausstattung, nämlich des Brandschutzes, mangelhafte und teilweise falsche Planungsunterlagen die rechtzeitige Fertigstellung des Baus behindert haben.⁸⁷⁵ Mängel in der Ausführungsplanung der technischen Gebäudeausstattung sowie die Vielzahl der durch die Bauherrin gewünschten Planungsänderungen kennzeichnen den gesamten Bauverlauf. Dabei verstärkten die Planungsänderungen bestehende Schwächen der Planung, sodass insgesamt eine fortschreitende Verschiebung und Überlappung von Planungs- und Bauabläufen eintrat.⁸⁷⁶

Allein durch die umfangreichen Veränderungen, die im sicherheitsrelevanten Bereich des Brandschutzes zwingend notwendig waren, ergaben sich ein erheblicher Mehraufwand sowie ein deutlich erhöhter Koordinierungsbedarf, womit eine enorme Zeitverzögerung einherging. Die Mängel an der Brandschutzanlage trugen, was sich bereits 2012 offenbarte, zu einer maßgeblichen Kostenerhöhung am Flughafen bei, die schwer quantifizierbar war.⁸⁷⁷ Daneben hatte der Umbau der Entrauchungsanlage aber auch erhebliche Auswirkungen auf den gesamten Baufortschritt am Terminal. Es gab massive Rück- und Umbauten, zusätzliche Ventilatoren und Anlagen mussten installiert werden, und auch sogenannte Schnorchel wurden gebaut. Die Umbauten führten zu Verzögerungen von etwa drei bis vier Jahren im Bauablauf. Andere Firmen waren ebenfalls betroffen, da Änderungen an einem Gewerk oft Rückbaumaßnahmen in anderen Gewerken erforderlich machten.⁸⁷⁸ Diese negative Entwicklung

⁸⁷⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 402.

⁸⁷⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 273.

⁸⁷⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 401.

⁸⁷⁷ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 35.

⁸⁷⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 79-80.

verstärkte sich durch den Umstand, dass umfangreiche Änderungen in der Entrauchungsplanung teilweise nicht zu den erhofften Ergebnissen führten und daher erneut und mit anderem Ansatz wiederholt werden mussten.⁸⁷⁹

4. „Mensch-Maschine-Lösung“ beim Brandschutz

Die sogenannte „Mensch-Maschine-Lösung“, bei der wegen der noch nicht realisierten Funktionsfähigkeit der vollautomatisch gesteuerten Entrauchungsanlage als Interimslösung auf den Einsatz zusätzlichen Personals für den Prozess der Brandmeldung gesetzt werden sollte, wurde bereits in den beiden Untersuchungsausschüssen des Berliner Abgeordnetenhauses umfassend betrachtet.⁸⁸⁰ Diesbezüglich bestätigte der Zeuge Loge, langjähriger Leiter der Bauaufsichtsbehörde, dass dies keine akzeptable Lösung für die Bauaufsichtsbehörde darstellte und er dies auch im April 2012 in einem Gespräch gegenüber den seinerzeitigen Geschäftsführern der FBB, Dr. Körtgen und Prof. Dr. Schwarz, klar kommuniziert habe. Der Zeuge Loge bekundete: „... dies habe ich Prof. Schwarz auch deutlich gesagt: Herr Professor, wenn Sie jetzt mit 80 bis 100 geborgten Studenten in orangenen Westen, vielleicht auf einem Campingstuhl mit einer Brotbüchse und einer Thermoskanne, vor jeder Brandschutztür sitzend den Brandschutz absichern, indem dann die Kollegen rufen: „Kollege, mach mal die Tür zu, bei mir brennt es!“, wird es mit uns keinerlei Einigung geben. – Und das sorgte für einen doch sehr schnellen Abbruch dieser Beratungen.“⁸⁸¹

So wie die Ablehnung der Zwischenlösung durch die Bauaufsichtsbehörde vor dem Hintergrund der Bedeutung des Katastrophenschutzes aus heutiger Sicht durchaus nachvollziehbar erscheint, so war unter den damaligen Verhältnissen aber auch der enorme Fertigstellungsdruck ein wichtiges Abwägungskriterium. Der Zeuge Werner, Vertreter des Landes Brandenburg in der Gesellschafterversammlung der FBB GmbH und Referatsleiter im MdFE, bestätigte dies mit folgender Aussage: „Na ja, ich finde das jetzt ein gutes Beispiel mit dieser Mensch-Maschine-Lösung. Da kann man sich natürlich heute trefflich Gedanken darüber machen. Aber das Kriterium war unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, diese Mittel in die Hand zu nehmen. Die 13,9 Millionen waren der Preis dafür, eine Entwertung des Aufwands für das

⁸⁷⁹ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 24.

⁸⁸⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 216 f., Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 76.

⁸⁸¹ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 31.

komplette Investment durch Scheitern des Inbetriebnahmetermins zu verhindern. Das ist, denke ich, eine betriebswirtschaftlich durchaus einleuchtende Entscheidungsgrundlage."⁸⁸²

5. Der Umbruch im Jahr 2012

Eine Zäsur in der Entwicklung des Flughafenbaus brachte das Jahr 2012. Das erneute Verschieben der Inbetriebnahme und die kurzfristige Absage des Eröffnungstermins – begleitet von großem medialen Interesse – führten zu einem beträchtlichen Vertrauensverlust nicht nur in der Öffentlichkeit, sondern auch im Verhältnis der Prozessbeteiligten. In der Konsequenz wurden Anpassungen in vielen Bereichen vorgenommen, so im Personalbereich, bei der Planung und bei der Ausgestaltung von Kommunikationsabläufen. Die Anpassungsmaßnahmen waren teilweise einschneidend, wie die Kündigung der Generalplanerin und die Einleitung der Bestandsaufnahme der Mängel durch den neuen technischen Geschäftsführer Horst Amann, teilweise erfolgten sie schrittweise, wie beispielsweise weitere Personalwechsel bei der Flughafengesellschaft, die Besetzung der Stelle eines Flughafenkoordinators bei der Staatskanzlei oder die Einsetzung des ersten Sonderausschusses im Landtag Brandenburg im Januar 2013.

a) Kündigung der Generalplanerin

Als einschneidende und unmittelbare Konsequenz wurde im Mai 2012 der Generalplanerin fristlos gekündigt. Daraus folgte, dass die Flughafengesellschaft das gesamte „Planungs-Know-how“ verloren hatte, was in der Rückschau des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin als grundlegender Fehler bewertet und als Ursache für das Entstehen einer äußerst instabilen Projektsituation bezeichnet wurde.⁸⁸³ Durch die Bindung einzelner Planungsbüros und ehemaliger Subunternehmer wurde versucht, den „Know-how“-Verlust teilweise zu kompensieren. Die Flughafengesellschaft war jedoch organisatorisch weder in der Lage, diese Planer- und Bauüberwachungstätigkeiten adäquat zu ersetzen, noch die Vielzahl an Schnittstellen zu koordinieren.⁸⁸⁴

Nachvollziehbar ist dabei ganz sicher der Auslöser der Entscheidung, den der Zeuge Seidel in seiner Vernehmung als ehemaliger Leiter der Flughafenkoordinierung in der Staatskanzlei

⁸⁸² Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 119.

⁸⁸³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 453.

⁸⁸⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 459 f.

des Landes Brandenburg klar benannte: Der Vertrauensverlust in dieser Situation in die Geschäftsführung und insbesondere den Baubereich war einfach enorm.⁸⁸⁵ Deutlich bekundete er zudem, dass die Entscheidung intensiv diskutiert worden ist und aus Sicht des Aufsichtsrates glaubhaft gemacht worden war, dass die FBB für den weiteren Baufortschritt mit eigenen Mitteln und eigenen Unterlagen die Fertigstellung gewährleisten kann.⁸⁸⁶ Diese Einschätzung der Flughafengesellschaft und auch des Aufsichtsrates, dass nur noch Restarbeiten durchzuführen seien und der Flughafen innerhalb kürzester Zeit an den Start zu bringen sei, erwies sich im Nachhinein als unzutreffend.

b) Bestandsaufnahme

Mit Wirkung vom 1. August 2012 wurde Horst Amann vom Aufsichtsrat des Flughafens Berlin Brandenburg als Geschäftsführer Technik bestellt. Er versuchte sich einen Überblick über die Situation am Flughafen zu verschaffen. Sein Ansatz der sorgfältigen Mängelanalyse wurde jedoch vor dem Abschluss durch den neuen Organisationsansatz des Geschäftsführers Mehdorn, den sog. Sprint-Prozess, beendet.

Der Schlussfolgerung, die der Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhaus von Berlin in Bezug auf Amanns Mängelanalyse zieht, ist rückblickend nichts hinzuzufügen. „Gerät ein Bauvorhaben in Schieflage, so ist eine saubere Analyse des Bau- und Planungszustandes und der Ursachen der Havarie erforderlich. Es müssen Lösungsstrategien, wie zum Beispiel die von Technikchef Amann geforderte Bestandsaufnahme und eine darauf aufsetzende Planung, erarbeitet werden. Zur Umsetzung dieser Strategie muss den Verantwortlichen auch die nötige Zeit eingeräumt werden.“⁸⁸⁷

Auch wenn sich der Beweisbeschluss B99 zur Befragung des Zeugen Amann auf Finanzfragen beschränkte und nicht auf bautechnische Mängel ausgerichtet war, wurden die seinerzeitigen Zustände auf der Baustelle und die daraus abgeleiteten notwendigen Maßnahmen durch den Zeugen nochmals ausführlich dargestellt und erläutert. So bekundete der Zeuge Amann: „Ich habe unmittelbar nach meiner Bestellung und meinem Dienstantritt versucht, nach den Möglichkeiten, die gegeben waren, mir einen Überblick zu verschaffen über die Situation am Flughafen in Berlin. Das war gleich zu Anfang sehr schwierig für mich, weil weder auf ausreichend Bestandsmaterial im Sinne von Planungen, Berichten oder Gutachten

⁸⁸⁵ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 110-111.

⁸⁸⁶ Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seiten 110-111.

⁸⁸⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 462.

zurückgegriffen werden konnte, aber auch die vorhandenen handelnden Personen und betroffenen Beteiligten - - mit denen war es nicht einfach, sehr schnell Licht ins Dunkel zu bringen. [...] Ein weiterer schwerwiegender Punkt aus meiner Sicht war, dass es keine Planung gab, die zum Bauzustand passte. Das heißt, man konnte auch nicht an einer vernünftigen Planung vergleichen, was denn jetzt als Nächstes zu tun war, um schnell in eine Betriebsfähigkeit zu kommen. Ich habe darauf hingewiesen, dass der erste Schritt, der notwendig war damals aus meiner Sicht, eine flächendeckende Bestandsaufnahme, und es sind da über 330 000 m² Bruttogeschossfläche, keine einfachen Aufgaben - - die auch nicht zerstörungsfrei sein darf. Man muss also auch Wände öffnen können, um zu erkennen, ob die Installationsarbeiten und -aufgaben alle erfüllt waren.“⁸⁸⁸

Für die Verantwortlichen galt es zum damaligen Zeitpunkt Kostensteigerungen durch Stillstand auf der Baustelle und erhöhte Kosten durch Vorantreiben des Bauvorhabens abzuschätzen und eine Risikoabwägung zwischen dem Fertigstellungsinteresse einerseits und der Rechtewahrung bezüglich eventueller Mängelansprüche andererseits vorzunehmen. Die weitere Entwicklung des Bauprojektes hat gelehrt, dass es in dieser Situation effektiver gewesen wäre, sich die Zeit für eine sorgfältige Analyse der bestehenden Schwierigkeiten zu nehmen, als sich erneut dem Fertigstellungsdruck zu beugen.

6. Vergabepaxis

Als eine weitere Ursache für Schwierigkeiten bei der technischen Umsetzung und für erhebliche Kostensteigerungen hat sich die Thematik der Vergaben bei der Arbeit des Untersuchungsausschusses bestätigt. Für die Planung und Errichtung des Großflughafens als Bauprojekt der öffentlichen Hand sind die strengen Vorschriften des Vergaberechts verbindlich zu beachten gewesen. Das Vergaberecht sorgt für Transparenz und Fairness bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen, es dient der Korruptionsprävention und der Förderung des Wettbewerbs. Zugleich ist die Einhaltung der komplexen Vergabevorschriften aber auch immer mit einem nicht zu unterschätzenden Zeitaufwand verbunden, insbesondere bei der Erforderlichkeit europaweiter Ausschreibungen. Die Ergebnisse von Vergabeverfahren lassen sich nur bedingt abschätzen. Sie sind von verschiedenen Faktoren, wie z. B. dem Verhalten der Bieter abhängig. Auch bei sorgfältiger Vorbereitung und klarer Kommunikation bleibt immer eine gewisse Unsicherheit.

Bereits das Berliner Abgeordnetenhaus hatte Vergabeverfahren und deren Ergebnisse als Ursachen für Zeitverzögerungen und Kostensteigerungen ausgemacht. Es war in zwei Aus-

⁸⁸⁸ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 16.

schreibungsverfahren nicht gelungen, einen Generalunternehmer für den Bau des Fluggastterminals zu finden.⁸⁸⁹ So kam es in der Folge zur Aufhebung des Vergabeverfahrens für das Teilprojekt Fluggastterminal und zu einer Aufteilung des Teilprojekts in sieben Vergabepakete. Bereits hierdurch entstanden Mehrkosten im Bereich der Projektsteuerung und der Bauüberwachung, da aufgrund der gestiegenen Anforderungen der Schnittstellenkoordination ein Zusatzaufwand entstand, der durch entsprechende Nachträge vergütet wurde. Zudem war der Construction Manager Drees & Sommer zusätzlich zu beauftragen.⁸⁹⁰

Dem ist auch nach der Bearbeitung des gegenständlichen Untersuchungsauftrages keine weitere Erkenntnis hinzuzufügen. Auch in Brandenburg bestand der Wunsch, die Vergabe von Aufträgen so zu gestalten, dass regionalen Handwerkern und Firmen die Möglichkeit der Beteiligung gegeben wurde. Das hat zu einer Vielzahl von Einzelaufträgen geführt, die zum einen den Koordinierungsbedarf erhöhten und zum anderen Schnittstellen als typische Fehlerquellen mit sich brachten.⁸⁹¹

7. Kosten durch Wartungsarbeiten

Keine neuen Erkenntnisse gewann der hiesige Untersuchungsausschuss zu den Förderbändern, Rolltreppen und Fahrstühlen. Diesbezüglich führte der Zeuge Mehdorn bereits vor dem zweiten Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin aus, dass auch ein Flughafen, der nicht in Betrieb ist, Wartung benötigt. Einrichtungen, wie Fahrstühle und Rolltreppen müssen ständig gewartet werden. Hierdurch entsteht ein entsprechender Personal- und Finanzbedarf. Die Kosten für diese Wartungsarbeiten wurden mit 10 Millionen Euro pro Monat beziffert.⁸⁹² Im hiesigen Untersuchungsausschuss bestätigte der Zeuge Amann, dass die Gepäckförderanlage, die nahezu fertiggestellt war, regelmäßig in Betrieb genommen worden ist, um sie betriebsfähig zu halten. Außerdem berichtete er von Belüftungsfahrten der Eisenbahn und der S-Bahn durch den Tunnel, die ebenfalls notwendig waren. Die Wartung der Aufzüge entzog sich seiner Kenntnis.⁸⁹³

⁸⁸⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 17/3000, Seiten 110-111.

⁸⁹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 386.

⁸⁹¹ Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 25.

⁸⁹² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seiten 297-298.

⁸⁹³ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 47.

8. Verantwortlichkeiten

Bei der Betrachtung der Verantwortlichkeit für diese schwierige Entwicklung des Bauprojektes sind bezüglich der Baumängel vor allem Planungsfehler und Planänderungen eine wesentliche Ursache. Außerdem spielt die wiederkehrende Problematik der Abwägung eine Rolle, ob man höhere Kosten durch weitere Zeitverzögerungen riskiert oder ob man sich bewusst für Zeitverlust entscheiden soll, um die Kostensteigerung nicht zu forcieren. Letztlich stehen hier nicht die Leistungen der bauausführenden Unternehmen im Fokus der Bewertung, sondern primär die Gestaltung der Informations- und Entscheidungsprozesse. Eine deutlichere Informationspolitik, insbesondere der FBB gegenüber dem Aufsichtsrat wäre in einigen Situationen zweifellos für die Entwicklung des Projektes hilfreich gewesen. Hier haben sich die Maßnahmen nach der Zäsur 2012 positiv ausgewirkt. Ab 2015 gab es dann einen spürbaren Qualitätssprung, bis zur Eröffnung 2020 berichtete die FBB regelmäßig den Ministerien über den Baufortschritt und die Terminplanung des Flughafens. Die Staatskanzlei und der Landkreis waren bei diesen Beratungen anwesend und beteiligten sich aktiv an der Bewertung des Sachstands der FBB.⁸⁹⁴

a) Bauaufsichtsbehörde

Versäumnisse der Bauaufsichtsbehörde konnte der Untersuchungsausschuss nicht feststellen. Für die Behörde war die Errichtung des Flughafens eine außerordentliche Herausforderung, bei der vor dem Hintergrund des schlimmen Brandunfalls von 1996 am Flughafen Düsseldorf mit 17 Toten und 88 Verletzten die Motivation, ganz besonders gründlich zu arbeiten, besonders hoch war.⁸⁹⁵ Die Komplexität der Arbeit der Bauordnungsbehörde ergab sich auch wegen der Konzentrationswirkung im Bauordnungsrecht seit 2003. Die Bauaufsichtsbehörde koordinierte die Beteiligung von über 20 Behörden und Stellen, darunter Landes- und Bundesbehörden sowie Verbände, für Genehmigungen von Bauvorhaben wie dem Terminal 1.⁸⁹⁶ Sie hat schon vor Beginn der Bauantragstellung anlassbezogene Abstimmungen durchgeführt und diese Verfahrensweise bedarfsgerecht angepasst. So wurden die Abstimmungen vor der geplanten Eröffnung und bei sich abzeichnenden schwerwiegenden Problemen intensiviert.⁸⁹⁷ Beratungen mit den Planungsbüros fanden alle 14 Tage statt, wenn es die Situation erforderte auch häufiger.⁸⁹⁸ Auch bezüglich der Kontrolltätigkeit sind Versäumnisse

⁸⁹⁴ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 29.

⁸⁹⁵ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 20.

⁸⁹⁶ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 25.

⁸⁹⁷ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 23.

⁸⁹⁸ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 23.

nicht zu konstatieren gewesen. Die Bauaufsichtsbehörde führte Baustellenkontrollen teilweise auch mit verschiedenen Beteiligten, darunter Bauherren, Prüfungssachverständige, Planer und Brandschutzgutachter, durch.⁸⁹⁹ Es haben sich keine Anhaltspunkte bei der Arbeit des Untersuchungsausschusses ergeben, die auf ein Fehlverhalten oder ein pflichtwidriges Unterlassen der Behörde hinweisen. Insbesondere in Fragen der Kommunikation zum Thema Brandschutz hat der Zeuge Loge deutliche Worte gegenüber der Leitung der FBB gewählt,⁹⁰⁰ die keine Quelle für Missverständnisse gewesen sein dürften. Inwieweit die Situation auch hinreichend deutlich für Vertreter des Landes Brandenburg geworden ist, ließ sich auch durch diesen Untersuchungsausschuss nicht abschließend aufklären. Die Aussagen dazu sind nicht widerspruchsfrei. Während der Zeuge Loge bekundete, bei den Abstimmungen im Zeitraum von Februar 2012 bis Mai 2012 habe der Landkreis aufgrund der bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Unterlagen und des auf der Baustelle festgestellten Zustandes mehrfach wiederholt, dass seine Bedenken hinsichtlich der geplanten Fertigstellung doch ernst zu nehmen seien,⁹⁰¹ bekundete der Zeuge Werner als seinerzeitiger Vertreter des Landes Brandenburg in der Gesellschafterversammlung der FBB GmbH und Referatsleiter im MdFE, dass das Bauordnungsamt in der Arbeitsgruppe zur Brandmeldeanlage in der kritischen Phase Anfang 2012 keine Kontraindikation angezeigt habe.⁹⁰² Eine Aufklärung des genauen Wortlautes der ausgetauschten Informationen entspricht mehr als zehn Jahre nach den geführten Gesprächen keiner realistischen Erwartungshaltung. Es scheint, dass es hier unterschiedliche Wahrnehmungen zwischen Korrespondenten und Adressaten der Informationen gegeben hat.

Schließlich wurden trotz aller Planungsschwierigkeiten und Abweichungen von der Planung keinerlei Baustopps durch die Aufsichtsbehörde verhängt.

⁸⁹⁹ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 21.

⁹⁰⁰ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 31.

⁹⁰¹ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 29.

⁹⁰² Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 123.

b) Das Land Brandenburg als Gesellschafter

Im Vorfeld des Inbetriebnahmeterrmins am 3. Juni 2012 ergab sich bereits für den 1. Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin das Bild eines Kollektivs, das trotz aller kritischen Anzeichen den unbedingten Glauben an eine rechtzeitige Fertigstellung teilte.⁹⁰³ Dieser Eindruck hat sich bei den Zeugenvernehmungen des hiesigen Untersuchungsausschusses auch in Bezug auf die Gesellschaftervertreter bestätigt. Aus diesem – im Nachhinein als unzureichend zu bewertenden – Informationsstand wurden allerdings in der Folge auch entsprechende Schlüsse gezogen.

Das Land Brandenburg hat aus den Erkenntnissen im laufenden Prozess Maßnahmen abgeleitet und entsprechende Anpassungen unmittelbar vorgenommen. Beispielhaft seien hier genannt, dass im Januar 2013 die Stelle eines Flughafenkoordinators bei der Staatskanzlei eingerichtet wurde. Gleichzeitig wurde der Sonderausschuss BER im Landtag eingesetzt. Ab 2014 arbeitete auch das sogenannte Flughafen-Kabinetts in Brandenburg, bei dem sich die für den Flughafen zuständigen bzw. von Fachthemen aktuell berührten Minister regelmäßig beraten und abgestimmt haben.⁹⁰⁴

Die Gesellschafterversammlung hat sich grundsätzlich nicht mit bautechnischen Spezifikationen befasst. In Anbetracht der besonderen Situation hat sich die Gesellschafterversammlung dieses Themas jedoch im Zusammenhang mit den bautechnischen Problemen, insbesondere den Türsteuerungen und Steuerungssystemen dennoch angenommen. In der Gesellschafterversammlung vom 23. Januar 2017 hat sie der Geschäftsführung den Auftrag gegeben, den Vorgang aufzuarbeiten und für Abhilfe zu sorgen. Der Aufsichtsrat wurde angewiesen, die Geschäftsführung zu überwachen und darüber zu berichten. Dieser Schritt war entscheidend dafür, dass der Flughafen im Oktober 2020 in Betrieb genommen werden konnte.⁹⁰⁵

⁹⁰³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 405.

⁹⁰⁴ Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, Seite 114.

⁹⁰⁵ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 93-94.

c) Aufsichtsrat

Ein Gutachten zur Verantwortlichkeit der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere durch die Verletzung von Überwachungspflichten im Vorfeld der zweiten Terminverschiebung 2012, sah zwar Ansätze für eine Verantwortlichkeit, verneinte jedoch letztendlich Schadensersatzansprüche, da die Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen ihres pflichtgemäßen Verhaltens gehandelt hätten.⁹⁰⁶ Zu einer anderslautenden Einschätzung gelangte der hiesige Untersuchungsausschuss nicht.

Auch der Aufsichtsrat passte seine weitere Arbeit den Schlussfolgerungen aus der gescheiterten Eröffnung 2012 an. Es gab eine hohe Frequenz von Aufsichtsratssitzungen, in denen der Aufsichtsrat regelmäßig über die Mängel-Situation informiert wurde.⁹⁰⁷ Er hat die Frage der Türsteuerung und Sprinkleranlage oder Brandmeldeanlage insgesamt konsequent verfolgt. Die Aussagen der Zeugen Werner⁹⁰⁸ und Trochowski⁹⁰⁹ haben bestätigt, dass regelmäßige Sitzungen abgehalten wurden, um den Fortschritt in diesem Bereich zu überwachen und Lösungen einzufordern. Die Geschäftsführung wurde intensiv gefordert, um die Befundlage zu klären und Vorlagen zu erarbeiten. Zudem wurden Sachverständige gehört und Maßnahmen ergriffen, um das Zentralanliegen voranzutreiben. Die Diskussionen innerhalb des Aufsichtsrats waren intensiv und es wurde viel Zeit investiert, um Fortschritte zu erzielen. Insgesamt standen die Türsteuerung und Sprinkleranlage im Fokus des Aufsichtsrats und wurden mit hoher Priorität behandelt.

9. Zwischenfazit

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die technischen Probleme und Baumängel bei der Errichtung des Großflughafens BER in erster Linie auf Planungsmängeln und häufigen Änderungen der Planung basierten und auf mangelhafte Kontrollmechanismen zurück zu führen sind. Die Verantwortlichen mussten zudem abschätzen, ob die Kostensteigerung größer wird, wenn man das Bauprojekt stoppt oder den Bau zu Lasten einer sorgfältigen Analyse im Sinne einer schnellstmöglichen Inbetriebnahme rasch fortsetzt. Das Risiko, das die Verantwortlichen zugunsten eines raschen Baufortschritts mehrmals eingegangen sind, hat sich am Ende jedoch nicht ausgezahlt.

⁹⁰⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 398.

⁹⁰⁷ Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 24.

⁹⁰⁸ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 94-95.

⁹⁰⁹ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 65.

V. Themenkomplex: Aufsichtspflicht als Gesellschafter

Die Errichtung des BER war von Problemen und Verzögerungen geprägt; das Land Brandenburg hat sich als Gesellschafter aktiv an der Realisierung des Projekts beteiligt und seine Aufsichtsfunktion, wie im Gesellschaftsrecht definiert, wahrgenommen.

1. Die Rolle des Landes als Gesellschafter

Die Rolle des Landes Brandenburg als einer von drei Gesellschaftern der FBB ist von großer Bedeutung, da das Land als Eigentümer Verantwortung für die wirtschaftliche Entwicklung und den Erfolg des Flughafens trägt. Ein Gesellschafter hat maßgeblichen Einfluss auf die strategische Ausrichtung und Entscheidungen des Unternehmens. Er hat Mitspracherecht bei wichtigen Entscheidungen und trägt auch ein gewisses Risiko im Falle von wirtschaftlichen Problemen oder Fehlentwicklungen. Die Grenzen der Einflussnahme des Landes Brandenburg auf die Flughafengesellschaft ergeben sich aus den Gesellschafteranteilen. Die Anteile an der FBB werden neben dem Land Brandenburg (37 Prozent) durch das Land Berlin (37 Prozent) und die Bundesrepublik Deutschland (26 Prozent) gehalten. Der jeweilige Stimmenanteil in der Gesellschafterversammlung entspricht dabei den genannten Anteilen am Gesamtunternehmen. Daher kann das Land Brandenburg nicht allein für die Gesellschaft entscheiden.

2. Struktur der Gesellschaft

Die drei Organe der Flughafengesellschaft sind die Gesellschafterversammlung, die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat, wobei das Land Brandenburg mit seinen Vertretern in der Gesellschafterversammlung und im Aufsichtsrat die Geschicke der Gesellschaft mitbestimmt. Die Gesellschafterversammlung ist dabei das oberste Organ der Gesellschaft, in dem grundsätzliche Entscheidungen für die Gesellschaft zu treffen sind. Der Gesellschafterversammlung kommt ein Weisungsrecht gegenüber der Geschäftsführung zu. Der Aufsichtsrat hingegen ist ein Kontrollorgan, das die Geschäftsführung überwacht und berät. Er setzt sich aus Vertretern der Gesellschafter sowie Arbeitnehmern zusammen und hat weniger Entscheidungsbefugnisse als die Gesellschafterversammlung, insbesondere kommt ihm kein Weisungsrecht gegenüber der Geschäftsführung zu. Die Geschäftsführung organisiert den operativen Betrieb und vertritt die Gesellschaft gerichtlich und außergerichtlich.

3. Kommunikationsstrukturen

Aus dieser Struktur und den entsprechenden Befugnissen der einzelnen Organe lässt sich bereits ablesen, welche Bedeutung einer transparenten und effektiven Kommunikation zukommt, um Fehlentwicklungen möglichst frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Eine transparente und geregelte Informationspolitik seitens der Geschäftsführung ist unerlässlich,

um eine effektive Arbeit des Aufsichtsrats zu gewährleisten und der Gesellschafterversammlung eine Grundlage für fundierte Entscheidungen zu schaffen.

a) Beweisaufnahme durch das Berliner Abgeordnetenhaus

Die Kommunikationsstrukturen in der FBB haben diesen Anforderungen bekanntermaßen nicht zu jedem Zeitpunkt entsprochen. Bereits die Beweisaufnahme des zweiten Berliner Untersuchungsausschusses ergab, dass sowohl die Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrates als auch die Kooperation mit der Geschäftsführung einem ständigen Wandel unterlag und der Informationsstand durch die von dem Untersuchungsausschuss als Zeugen vernommenen Aufsichtsratsmitglieder auch in Abhängigkeit von dem jeweiligen Zeitraum der Mitgliedschaft unterschiedlich bewertet wurde.⁹¹⁰ Vor allem mit Blick auf die Vergangenheit wurde teilweise der stockende Informationsfluss an den Aufsichtsrat bzw. die Aktualität der entsprechenden Informationen kritisiert. Insgesamt entstand jedoch der Eindruck, dass sich die Kommunikation zwischen den Gremien im Laufe der Zeit verbesserte – dies insbesondere mit Blick auf die Einführung der sog. Baufachgespräche, die dem fachlichen Austausch zwischen Aufsichtsratsmitgliedern und Mitarbeitern der Flughafengesellschaft über die Probleme auf der Baustelle dienten.

b) Beweisaufnahme durch den Landtag Brandenburg

Die Kritik am Informationsfluss bestätigte im hiesigen Untersuchungsausschuss auch der Zeuge Schubert, Mitglied im Aufsichtsrat der FBB bis 2006 als Vorstandsvorsitzender der Mittelbrandenburgischen Sparkasse: „Es kann nicht sein, dass Sie Herrschaftswissen in verschiedenen Bereichen haben; das führt zu Problemen. Das war im Aufsichtsrat meines Erachtens auch ein Punkt: dass ich nicht richtig einschätzen konnte, was da eigentlich ist.“⁹¹¹

Ebenso bestätigte sich die positive Entwicklung der Kommunikationsstruktur. Beispielsweise berichtete der Zeuge Loge darüber, dass im Zeitraum von 2015 bis zur Inbetriebnahme des Flughafens die FBB auf Einladung der Ministerien über den Baufortschritt und die Terminplanung zur Fertigstellung berichtete. Die Staatskanzlei war bei diesen Beratungen anwesend und der Landkreis als Bauaufsichtsbehörde war zu diesen Abstimmungen ebenfalls geladen und aufgefordert, den Sachstand der FBB aus eigener Sicht zu bewerten. „Also ab 2015 war das dann doch ein gewisses Regelwerk, was sich die FBB selbst auferlegt hat.“⁹¹²

⁹¹⁰ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 364.

⁹¹¹ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 151.

⁹¹² Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 29.

Auch die frühere Staatssekretärin Trochowski, zunächst Mitglied der Gesellschafterversammlung, später Mitglied des Aufsichtsrates der FBB GmbH, bestätigte die Erkenntnis des Berliner Untersuchungsausschusses. Sie bekundete, dass bei der erneuten Verschiebung der Eröffnung im Jahr 2018 die Konkretheit des Problems erst sehr kurzfristig im Aufsichtsrat deutlich geworden sei. Verbesserungen bei der Informationsgewinnung ergaben sich für sie durch Aktivitäten des Projektausschusses bzw. des Aufsichtsrates wie Begehungen auf dem Flughafen, um sich selbst ein Bild zu machen. Auch neue Berichtsformen, die unter der Führung des Herrn Prof. Dr. Lütke-Daldrup entstanden, trugen zu einem besseren Kenntnisstand bei Aufsichtsratsmitgliedern bei.⁹¹³

Insgesamt zeigte sich auch im hiesigen Untersuchungsausschuss, dass die Organisation der Kommunikationsstrukturen einem Wandel unterlag und in Erkenntnis der aufgetretenen Schwierigkeiten eine stetige Optimierung angestrebt wurde.

4. Besetzung des Aufsichtsrates

In einem Aufsichtsrat werden grundsätzlich verschiedene Kompetenzen und Erfahrungen benötigt, um eine breite Perspektive und eine ausgewogene Entscheidungsfindung sicherzustellen. Diese Vielfalt an Kompetenzen soll sicherstellen, dass der Aufsichtsrat die Gesellschaft ganzheitlich betrachten kann und in der Lage ist, strategische Entscheidungen zu treffen.

Im Fall des BER-Projekts hätte eine stärkere Einbindung von Bauexperten im Aufsichtsrat zu einem früheren Zeitpunkt möglicherweise dazu beigetragen, Probleme früher zu erkennen und angemessen darauf zu reagieren. Bereits der zweite Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin hatte festgestellt, dass die Besetzung des Aufsichtsrates der FBB mit Baufachleuten in der Spätphase des Projekts positive Effekte hatte, und hat angeregt, dass dies auch in Zukunft geschehen solle, wenn ein öffentliches Unternehmen in einer solchen Dimension baut.⁹¹⁴

⁹¹³ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, Seiten 134-135.

⁹¹⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 463.

a) Aufsichtsratsbesetzung vor dem Hintergrund der Privatisierung

Die anfängliche Besetzung des Aufsichtsrates der FBB erklärt sich vor dem Hintergrund der ursprünglich geplanten Privatisierung des Vorhabens. So zeigte sich der Zeuge Schubert zwar zunächst verwundert über seine Bestellung, weil er bis dato weder einen Flughafen gebaut noch einen solchen finanziert hatte, konnte später jedoch diese Entscheidung im Lichte der Privatisierungsabsicht betrachtet nachvollziehen.⁹¹⁵

Die Privatisierung scheiterte im Jahr 2003 endgültig.⁹¹⁶ Dies führte jedoch nicht dazu, dass bei der Besetzung des Aufsichtsrates durch die verstärkte Einbindung fachlicher Expertise nachgesteuert wurde. Der Aufsichtsrat arbeitete sich dennoch gut ein und in der Anfangszeit des Großprojektes bis zur Fertigstellung des Rohbaus des Terminals gab es keinen zeitlichen Verzug. Der Zeuge Loge, Leiter der Bauaufsichtsbehörde, verwies darauf, dass die Umsiedlung ganzer Dörfer unwahrscheinlich gut bewerkstelligt wurde, insbesondere die mit der Entwässerung verbundene Erdbewegung.⁹¹⁷

b) Kritik des Landesrechnungshofes

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrates war zunächst stark geprägt von hochrangigen Vertretern aus der Politik sowie Vertretern der Mitarbeiterschaft. Im Oktober 2014 empfahl der Landesrechnungshof dem MdF in einem Beratungsschreiben, im Gesellschafterkreis auf eine Besetzung des Aufsichtsrats mit 50 % externen Fachleuten und 50 % geeigneten Landesbediensteten hinzuwirken.⁹¹⁸ Die Entsendung hochrangiger Vertreter aus der Politik wurde seitens des Landesrechnungshofes im Jahr 2015 dann auch in einem entsprechenden Bericht kritisch bewertet. Der Landesrechnungshof stellte fest, dass es bei einer politisch und wirtschaftlich derart bedeutsamen Landesbeteiligung wie der FBB zwar durchaus nachvollziehbar sei, Landesbedienstete bzw. Amtsträger in den Aufsichtsrat zu entsenden, die sich durch Politik- und Gremienerfahrung und entsprechende Seniorität auszeichnen. Gleichwohl dürften, was zeitliche Ressourcen und fachliche Eignung der Aufsichtsratsmitglieder betrifft,

⁹¹⁵ Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seiten 139-140.

⁹¹⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 90; zu den Ursachen siehe u. a. Parlamentarischer Untersuchungsausschuss 3/1 - Aufklärung der Mitverantwortung der Gesellschafter der BBF am Scheitern des Privatisierungsverfahrens und des Vergabeverfahrens zur privaten Errichtung des Großflughafens BBI, Beschlussempfehlung und Bericht (UA 3/1) 17.06.2003 Drucksache 3/5952.

⁹¹⁷ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 45.

⁹¹⁸ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 384.

bei Unternehmen mit öffentlichen Anteilseignern keine anderen Anforderungen als bei Unternehmen in privater Hand gestellt werden. Angesichts des komplexen und problembehafteten Großbauvorhabens BER mit seinen hohen Risiken für den Landeshaushalt ist umso mehr eine besonders hohe zeitliche Verfügbarkeit und fachliche Expertise der Aufsichtsratsmitglieder der FBB erforderlich.⁹¹⁹ Weiterhin schätzte der Landesrechnungshof ein, dass die in den Aufsichtsrat entsandten Mitglieder der Landesregierung, d. h. der Finanzminister, der Wirtschaftsminister und der Ministerpräsident, bereits durch ihr Hauptamt in höchstem Maße zeitlich beansprucht seien.⁹²⁰ Letztlich machte der Bericht des Landesrechnungshofes auch auf einen Widerspruch der gesellschaftsrechtlichen Organhierarchie und der im MdF bestehenden Diensthierarchie aufmerksam. Durch die MdF-interne Struktur war denjenigen Personen, die die Gesellschafterrechte bei der FBB wahrnehmen sollten (Staatssekretärin und das sie unterstützende Beteiligungsreferat) ein Aufsichtsratsmitglied (Finanzminister) hierarchisch vorgesetzt. Aus aufbauorganisatorischer Sicht erschwerend kam hinzu, dass zwei weitere Mitglieder der Landesregierung, nämlich der Ministerpräsident und der Wirtschaftsminister, im Aufsichtsrat der FBB vertreten waren.⁹²¹

c) Umsetzung der Empfehlungen des Landesrechnungshofes

Mit der Kritik des Landesrechnungshofes hat sich die Landesregierung konstruktiv auseinandergesetzt. Die Widersprüche zwischen gesellschaftsrechtlicher Organhierarchie und bestehender Diensthierarchie wurden durch Umbesetzungen in den entsprechenden Gremien beseitigt. Zudem bekundete die Zeugin Trochowski, dass es eine Stellungnahme des Finanzministeriums gegeben habe, in der auch dargelegt wurde, dass die Auffassung des Landesrechnungshofes nicht in allen Punkten geteilt wird, und eine anderslautende Bewertung niedergelegt wurde. Zudem erinnerte sie sich an eine sehr ausführliche Debatte im Haushaltskontrollausschuss. Es gab nach ihrer Erinnerung im Aufsichtsrat eine Diskussion, wie die Aufsichtsrats Tätigkeit optimiert werden kann und wie der Informationsgehalt verbessert werden kann.⁹²² Auf Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde der TÜV Rheinland⁹²³ als

⁹¹⁹ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 63.

⁹²⁰ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 63.

⁹²¹ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 80.

⁹²² Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 80.

⁹²³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 167.

externer Controller eingesetzt, um die Baufortschritte zu überprüfen und dem Aufsichtsrat Bericht zu erstatten.⁹²⁴

Letztlich zeigt die Geschichte des Flughafenbaus allerdings auch, dass Erfahrungen im bautechnischen Bereich allein kein Erfolgsgarant sind. Zu Recht wies der Zeuge Loge darauf hin, dass Geschäftsführer, die aus technischen Bereichen großer Unternehmen kamen, das Bauprojekt des Flughafens nicht so vorantreiben konnten, wie der spätere Geschäftsführer Prof. Dr. Lütke-Daldrup, der aus der Senatskanzlei Berlin kam. Er verfügte über Kenntnisse in Verwaltungsrecht und Politik, arbeitete sich schnell in fachliche Belange ein und sorgte für einen Qualitätssprung und letztlich für die Inbetriebnahme des Flughafens 2020.⁹²⁵

5. Interessenskonflikte bei der Vertretung in den Organen der FBB

Die Befürchtung, dass sich aus der Doppelrolle als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen-gesellschaft und als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung Interessenkonflikte zum Nachteil der Gesellschaft ergeben hätten, hat sich auch bei den Untersuchungen des hiesigen Ausschusses nicht bestätigt. Der Referatsleiter im MdFE, Herr Werner, bestätigte eine strikte Trennung der Vorbereitungsarbeiten im Ministerium. Zugleich verwies er darauf, dass der Aufsichtsrat grundsätzlich nicht in einem Spannungsverhältnis zu den Gesellschaftern steht, weil die Aufsichtsratsmitglieder gehalten sind, bei ihren Aufgaben auch die besonderen Interessen des Landes zu berücksichtigen. In einem besonderen Fall, als infolge der Absage der Inbetriebnahme im Juni 2012 Haftungsprüfungen vorgenommen worden sind, und zwar auch im Hinblick auf die Aufsichtsratsmitglieder, haben die Gesellschafter selbst den Prozess gesteuert. Es ist dienstlich strikt getrennt worden.⁹²⁶

⁹²⁴ Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 79.

⁹²⁵ Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 26.

⁹²⁶ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 153-154.

6. Zusammenarbeit der Gesellschafter

In der Betrachtung der Zusammenarbeit der Gesellschafter haben sich für den Untersuchungsausschuss keine Ursachen für Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens BER erkennen lassen. Trotz der zum Teil unterschiedlichen Interessen der Gesellschafter, auf die der ehemalige Regierende Bürgermeister von Berlin Eberhard Diepgen bereits im ersten Untersuchungsausschuss zum BER in Berlin hingewiesen hatte,⁹²⁷ stellte sich die Zusammenarbeit der Gesellschafter der Flughafengesellschaft insgesamt positiv dar. Die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Bundesrepublik haben bei der Führung und Entwicklung des Unternehmens konstruktiv zusammengearbeitet.

a) Regelmäßiger Austausch auf verschiedenen Ebenen

Die vernommenen Zeugen berichteten von einem regelmäßigen Austausch zwischen den Gesellschaftern auf den verschiedenen Ebenen.

Ausführlich berichtete dazu der Zeuge Werner: „Die Gesellschafterversammlung hat sich in ihren Beratungen sehr stark auf die Vorberatungen durch den Aufsichtsrat gestützt. Die Aufsichtsratssitzungen sind vorberaten worden von einer Referentenkommission, in der die Arbeitsebene in den drei Gesellschafterfunktionen - Bundesverkehrsministerium, Senatsverwaltung für Finanzen und Finanzministerium Brandenburg -, aber auch die jeweils fachlich zuständigen Ressorts - das waren für das Land Brandenburg die Staatskanzlei und das Wirtschaftsministerium - mitgewirkt haben. Dort hat eine vollständige Erörterung, Beratung der Tagesordnungen des Aufsichtsrats und der inhaltlichen Beratungs- und Beschlussgegenstände stattgefunden. Soweit die Gesellschafterversammlung über den Zuständigkeitsbereich des Aufsichtsrats hinaus - beispielsweise was Kapitalzuführungen angeht - sozusagen auch ein eigenes Gewicht in der Bewertung hatte, hat es dafür auch jeweils Vorabstimmungen mit den Gesellschafterressorts der beiden anderen Gesellschafter gegeben, also insbesondere dem Bundesverkehrsministerium und der Senatsverwaltung für Finanzen.“⁹²⁸

Auch der Zeuge Speer, ehemaliger Finanzminister und Aufsichtsratsmitglied, berichtete, dass der Austausch zu den Interessenlagen der unterschiedlichen Gesellschafter im Vorfeld von wichtigen Entscheidungen stattfand. Dabei wurden vielfältige Kontakte genutzt, um sich zu vergewissern, dass man, zumindest teilweise, „an einer Leine zieht“, weil keiner der drei Gesellschafter allein eine Entscheidung herbeiführen konnte.⁹²⁹

⁹²⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 87f.

⁹²⁸ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 72.

⁹²⁹ Speer, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 107.

Die Zeugin Trochowski berichtete von einer sachlichen, an den Aufgaben orientierten Zusammenarbeit: „Wir haben de facto ja unsere Aufgaben als Aufsichtsräte zu erfüllen gehabt, nämlich die Überwachung und die Kontrolle der Vorstände, des Vorstandes, und das haben wir im Aufsichtsrat selber und auch in den Ausschüssen miteinander in einer Zusammenarbeit absolviert. Die Interessen der einzelnen Länder haben nur punktuell eine Rolle gespielt bei, ich sage mal, ganz dezidierten Themen. Das war für Brandenburg im Wesentlichen der Lärmschutz, der für Berlin jetzt nicht so wichtig war, wo aber trotzdem ja gemeinsame Entscheidungen in den Ausschüssen und im Aufsichtsrat getroffen werden mussten. Aber natürlich hatte an der Stelle Brandenburg andere Diskussionen bzw. andere Interessen als Berlin und der Bund. Die Entscheidungen mussten trotzdem im Gremium als solches getroffen werden.“⁹³⁰

b) Besondere Position der Ressorts Infrastruktur und Umwelt

Ausdrücklich nicht beteiligt am Austausch auf der Arbeitsebene waren das Infrastruktur- und das Umweltressort in Brandenburg, was sich damit begründete, dass das Infrastrukturministerium als unabhängige Planfeststellungsbehörde fungierte und nicht dem Anschein von Sonderinteressen ausgesetzt werden sollte, bei ihren behördlichen Entscheidungen. „Das Umweltministerium ist auch im Rahmen seiner Zuständigkeiten unmittelbar von der Flughafengesellschaft beteiligt worden. Das Umweltministerium hat aber auch nicht den Schwerpunkt, sozusagen die Flughafengesellschaft und den Flughafen BER als Instrument der infrastrukturellen Entwicklung des Landes einzusetzen.“⁹³¹

c) Bedeutung des Beteiligungsreferates

Innerhalb des Landes Brandenburg wurde die Begleitung der Landesbeteiligung an der Flughafengesellschaft durch die fachlich zuständige Behörde, das Wirtschaftsministerium bzw. zeitweise die Staatskanzlei, sowie durch die beim MdFE angesiedelte Beteiligungsverwaltung gewährleistet. Auch in diesem Zusammenhang hatte der Untersuchungsausschuss eine funktionierende Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure zu konstatieren. So nahmen die Vertreter der Beteiligungsverwaltung an den Aufsichtsratssitzungen teil und besprachen in Referentenkommissionen direkt mit der Geschäftsführung die Vorbereitungen. Dabei wurden das Arbeitsprogramm des Aufsichtsrates sowie Vorlagen intensiv diskutiert und gegebenenfalls ergänzt.⁹³² Hierfür erhielt die Beteiligungsverwaltung sämtliche Vorlagen der Geschäfts-

⁹³⁰ Trochowski, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2024, Seiten 132-133.

⁹³¹ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 73.

⁹³² Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seiten 148-149.

führung. Die Vorlagen wurden in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen durch die Beteiligungsverwaltung vorvotiert.⁹³³ Der Aufsichtsrat übernahm die Vorbereitungen keineswegs unkritisch. Er arbeitete intensiv an den Vorlagen der Arbeitsebene. Er diskutierte, überarbeitete sie und forderte auch Wiedervorlagen.⁹³⁴

7. Externe Prüfungen

Beim Bau des Flughafens BER wurden in allen Projektphasen Prüfaufträge an externe Unternehmen vergeben, um fachliche und Vergabeentscheidungen der Flughafengesellschaft zu unterstützen. Daneben stellte die Untersuchung des Landesrechnungshofes Brandenburg eine wichtige externe Prüfung dar.⁹³⁵

Die Fragen 155 bis 167 des Untersuchungsauftrages, die sich auf das Thema der externen Prüfungen konzentrieren, wurden bereits durch das Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages überwiegend als beantwortet bzw. teilweise beantwortet eingestuft.⁹³⁶ Insofern hat sich auch in diesem Ausschuss bestätigt, dass das Land Brandenburg als Gesellschafter der FBB sowohl an der Einholung externen Sachverständigen mitgewirkt hat, als auch aus den jeweiligen Prüfergebnissen entsprechende Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt hat.

a) Beauftragung der Planungsgesellschaft mit Bauüberwachungsleistungen

Zur Frage der Vergabe der Bauüberwachungsleistungen an die Planungsgesellschaft pg bbi hatte bereits das Abgeordnetenhaus zu Berlin in seinen beiden Untersuchungsausschüssen festgestellt, dass es grundsätzlich zulässig ist, dem Generalplaner zugleich Überwachungsaufgaben zu übertragen und dass es sich hierbei um ein in der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) als Regelfall vorgesehenes Verfahren handelt, das auch in der Praxis durchaus gängig ist.⁹³⁷

⁹³³ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 72.

⁹³⁴ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 159.

⁹³⁵ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg).

⁹³⁶ Gutachten zur Vorsichtung des Untersuchungsauftrages, Seiten 60-66.

⁹³⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 107 und Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 68.

b) Externe Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssystems

Die Beweisaufnahme des zweiten Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin hatte bereits ergeben, dass im Jahre 2014 auf Betreiben des Aufsichtsrats Untersuchungen durch externe Berater durchgeführt wurden.⁹³⁸ Dies bestätigte im hiesigen Untersuchungsausschuss auch die Aussage des Zeugen Werner, der bekundete, dass im Jahr 2014 aufgrund einer Initiative aus dem Gesellschafterkreis beschlossen wurde, die Leistungsfähigkeit des Planungs-, Steuerungs- und Überwachungssystems extern überprüfen zu lassen. Die Gesellschafter erstellten die Leistungsbeschreibungen, steuerten das Vergabeverfahren und trafen Vergabeentscheidungen. Externer Sachverstand wurde bedarfsgerecht eingeholt. Die Beteiligungsverwaltung hat bei Auffälligkeiten beratend eingegriffen. Bei gelegentlichen Hinweisen des Abschlussprüfers wirkte die Beteiligungsverwaltung beratend mit, um sicherzustellen, dass der Aufsichtsrat bei Themen wie Vergaben und Bauüberwachung informiert war und externe Expertise einbezog.⁹³⁹ Die Empfehlungen des Konsortiums, das die Untersuchungen dann durchführte, waren teilweise bereits umgesetzt, worin sich wiederum zeigt, dass beim Bau des Flughafens BER, in Erkenntnis aufgetretener Probleme während der laufenden Prozesse, Maßnahmen zur Optimierung ergriffen wurden.

c) Landesrechnungshof-Bericht 2015

Mit dem Bericht des Landesrechnungshofes und den entsprechenden Empfehlungen hat sich die Landesregierung, wie zuvor bereits dargestellt, konstruktiv auseinandergesetzt.⁹⁴⁰

⁹³⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 381.

⁹³⁹ Werner, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 155.

⁹⁴⁰ Siehe „Umsetzung der Empfehlungen des Landesrechnungshofes“ (Pkt. V.4.c.).

d) Wirtschaftsprüfungen

Auch im Umgang mit den Ergebnissen von Wirtschaftsprüfungen ist ein Fehlverhalten des Landes Brandenburg bzw. seiner Vertreter durch den Untersuchungsausschuss nicht festzustellen gewesen. Regelmäßig wurden durch entsprechend beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Controlling-Berichte erstellt, die den zeitlichen Ablauf, die finanzielle Ausgestaltung, mögliche Änderungen und die Abstimmung mit Dienstleistern der einzelnen Teilprojekte ausführlich darlegten.⁹⁴¹ Die Wirtschaftsprüfer trugen jährlich ihre Berichte im Aufsichtsrat vor.⁹⁴² Ein Aufsichtsrat darf grundsätzlich den Berichten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Glauben schenken, da diese Unternehmen unabhängig und neutral sind und ihre Prüfungen nach strengen Standards durchführen. Selbstverständlich ist es auch Aufgabe des Aufsichtsrates, die Berichte sorgfältig zu prüfen und kritisch zu hinterfragen. Dass dies erfolgt ist, hat sich bei den Zeugenvernehmungen bestätigt. Insbesondere das Beteiligungsreferat hat die Mitglieder des Aufsichtsrates dabei unterstützt. Die Beteiligungsverwaltung analysierte Abschlussprüfungsberichte sehr genau und prüfte dabei sowohl die Zahlen als auch die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung. Sie forderte zusätzliche Erläuterungen an, die normalerweise nicht Teil einer Abschlussprüfung sind. Sie erstellte Auswertungsvermerke und empfahl der Leitung des Hauses, ob dem Jahresabschluss zugestimmt werden sollte. Diese Empfehlungen werden in enger Abstimmung mit den Mitgesellschaftern getroffen.⁹⁴³

So bekundete der Zeuge Werner, dass es immer wieder Bemerkungen der Abschlussprüfer zur Organisation der Bauüberwachung und anderen Compliance-Themen bei der FBB gab. Diese wurden über den Finanz- und Prüfungsausschuss nachbereitet und haben Reaktionen ausgelöst.⁹⁴⁴

Im Rahmen der Untersuchungen haben sich keine Hinweise auf ein Fehlverhalten der Vertreter des Landes Brandenburg im Umgang mit externen Prüfergebnissen ergeben.

⁹⁴¹ Troppmann, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, Seite 19.

⁹⁴² Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 136.

⁹⁴³ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 99.

⁹⁴⁴ Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 100.

8. Zwischenfazit

Das Land Brandenburg hat eine wichtige Rolle als Gesellschafter bei der Errichtung des Großflughafens BER wahrgenommen. Als einer der drei Gesellschafter der Flughafengesellschaft war das Land Brandenburg maßgeblich an der Planung, Finanzierung und Umsetzung des Projekts beteiligt. Das Land Brandenburg hat finanzielle Mittel bereitgestellt, war in wichtige Entscheidungsprozesse involviert und hat darüber hinaus seine Aufsichtsfunktion wie im Gesellschaftsrecht definiert wahrgenommen. Bisher unbekannte Versäumnisse oder gar aktive Pflichtverletzungen durch die Vertreter des Landes Brandenburg bei der Wahrnehmung der Aufsichtsfunktion haben sich nach den Ermittlungen des hiesigen Untersuchungsausschusses nicht ergeben.

B. Fazit

Der Flughafen BER wurde am 31. Oktober 2020 nach 14-jähriger Bauzeit endlich in Betrieb genommen. Der drittgrößte Flughafen Deutschlands konzentriert seither den gesamten Flugverkehr der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg an einem Standort. Darüber hinaus ist der BER ein bedeutender Faktor für das wirtschaftliche Wachstum und den Arbeitsmarkt der Region.

I. Bisherige Kritik

Um an diesen Punkt zu gelangen, war es jedoch ein langer Weg. Das bislang größte Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands ist hinlänglich kritisiert worden als Beispiel für ein Bauprojekt, das zu erheblichen Problemen – verbunden mit hohen Kostensteigerungen – geführt hat. Planungs- und Baumängel, häufige Wechsel in der Geschäftsführung und bei Bauunternehmen sowie eine unzureichende Informationspolitik der FBB, die zur Herstellung von Transparenz über den Baufortschritt nur bedingt geeignet war,⁹⁴⁵ gehören zu den Punkten, die in diesem Zusammenhang berechtigterweise als Ursachen für die lange Bauzeit und die damit einhergehende immense Kostensteigerung genannt werden.

⁹⁴⁵ Tätigkeitsbericht des Sonderausschusses BER des Landtages Brandenburg in der 7. Wahlperiode, Drs. 7/3731, Seite 17, unter Verweis auf Beschluss des Landtages zum Tätigkeitsbericht des Sonderausschusses BER, Drs. 5/9287-B, 27. Juni 2014.

II. Untersuchungsergebnis des Untersuchungsausschusses 7/2

Die umfangreichen Ermittlungen des Untersuchungsausschusses 7/2 haben die bislang bekannten Ursachen, Konsequenzen und Verantwortlichkeiten für die Kosten- und Terminüberschreitungen des BER umfassend bestätigt, ohne dass ein signifikanter Gewinn neuer Erkenntnisse zu verzeichnen war, was sich vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Entstehung des Flughafens Berlin-Brandenburg samt Standort-Entscheidung, aktivem und passivem Schallschutz sowie bautechnischer Entwicklung bereits umfassend in zahlreichen Gremien und Ausschüssen behandelt worden ist, im Rahmen des Erwartbaren hält. Auch die Tatsache, dass viele Zeugen sich angesichts des Zeitablaufes verständlicherweise nicht mehr an die Details der Vorgänge rund um den Bau des BER erinnern konnten, war dem Gewinn neuer Erkenntnisse nicht dienlich.

Zugleich hat sich bei der Arbeit des Untersuchungsausschusses 7/2 aber auch erneut bestätigt, dass die Prozesse am Flughafen BER einem stetigen Wandel unterlagen und seitens der Verantwortlichen stetig Anpassungen zur Optimierung der Entwicklung vorgenommen wurden. Auf diesem Weg fanden die Hinweise sowohl früherer Untersuchungsausschüsse als auch der Sonderausschüsse des Landtages Beachtung. Daneben setzten sich die Verantwortlichen auch mit den Ergebnissen externer Prüfberichte konstruktiv auseinander.

1. Wesentliche Ursachen für Kosten- und Terminüberschreitungen

Die Entstehungsgeschichte des Flughafens BER ist geprägt von Planungsfehlern, Mängeln bei der Projektsteuerung und -kontrolle, Bauverzögerungen, technischen Problemen, insbesondere im Zusammenhang mit der Brandschutzanlage, sowie umfangreichen Änderungen in den Bauplänen. Das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem der FBB waren über Jahre hinweg nicht dem Projekt BER angemessen ausgestaltet; mit diesen Defiziten waren auf Seiten der FBB wesentliche Ursachen für die Terminverschiebungen und Kostensteigerungen bei der Umsetzung des Projekts „Bau des BER“ gelegt.⁹⁴⁶

2. Verantwortlichkeiten

Der Bau des Flughafens BER war von Anfang an ein äußerst komplexes Vorhaben. Dass ein solches Großbauprojekt eine Vielzahl verschiedener Projektbeteiligter aufweist, ist unumgänglich und nicht zu beanstanden. Selbstverständlich ist sich auch der hiesige Untersuchungsausschuss des öffentlichen Interesses an der klaren Benennung von Verantwortlichen für den problembehafteten Projektverlauf bewusst. Wie bei den Untersuchungen anderer Ausschüsse hat sich allerdings bestätigt, dass man in einem derart komplexen Projekt nur

⁹⁴⁶ Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 34 f.

von einer Verflechtung geteilter Verantwortlichkeiten sprechen kann und dass es unseriös bzw. einseitig wäre, die Hauptverantwortung einem einzelnen Beteiligten aufzubürden.⁹⁴⁷

Das Land Brandenburg ist von Beginn an als Gesellschafter der FBB an dem Projekt beteiligt und mit entsprechenden Vertretern im Aufsichtsrat präsent. Aus der Ex-Post-Perspektive haben sich bereits vor der Einsetzung des hiesigen Untersuchungsausschusses verschiedene verbesserungswürdige Aspekte erkennen lassen.

Die Ermittlungen des hiesigen Untersuchungsausschusses haben verdeutlicht, dass das Land Brandenburg auf einige Faktoren nur begrenzt Einfluss hatte. Durch die Mehrheitsverhältnisse innerhalb der Gesellschaft ließen sich bei unterschiedlichen Interessenlagen mitunter Entscheidungen der FBB nicht verhindern, bei denen das Land Brandenburg seine Interessen gern stärker gewahrt gesehen hätte. Bereits der Konsensbeschluss aus dem Jahr 1996 mit der Entscheidung für den Standort in Schönefeld ist gekennzeichnet von den unterschiedlichen Interessen der drei Gesellschafter und der Tatsache, dass das Land Brandenburg keine Mehrheit innerhalb des Projektes besitzt. Auch bezüglich der Festlegung der Flugverfahren kommt dem Land Brandenburg aufgrund der gesetzlich geregelten Zuständigkeiten keine Entscheidungsbefugnis zu.

⁹⁴⁷ so auch Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, Seite 402.

III. Schlussfolgerungen

Für künftige öffentliche Bauprojekte sind wichtige Schlüsse, die im zweiten Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von Berlin gezogen wurden⁹⁴⁸, auf das Land Brandenburg übertragbar.

1. Standortwahl

Eine sorgfältige, sachgerechte Standortwahl mit konkreter Darstellung der Bedarfe und Anforderungen des Projekts ist bereits im Vorfeld zwingend. Die Chancen und Risiken für Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten, die Projektauswirkungen und die Kosten am Standort müssen objektiv bewertet werden.

2. Planung

Eine ausführliche Bedarfsermittlung für das konkrete Bauvorhaben unter eingehender Rücksprache mit allen maßgeblichen Projektnutzern vor Beginn des Projekts ist unerlässlich. Dabei müssen auch die Anliegen betroffener Dritter ausreichend berücksichtigt werden. Etwaige Erweiterungsmöglichkeiten sollten zu Beginn mitgedacht werden. Planänderungen während der Bauphase sind zu vermeiden. Ferner müssen die Kosten und die Risiken in allen Phasen stetig neu überprüft werden. Über die Steigerung der Kosten müssen die Parlamente frühzeitig informiert werden.

3. Einhaltung der Leistungsphasen der HOAI

Die Leistungsphasen der HOAI, die eine Ausschreibung erst mit der Ausführungsplanung vorsieht, sollten eingehalten werden.

4. Sorgfältige Analyse bei Schwierigkeiten

Gerät ein Bauvorhaben in Schieflage, so ist eine saubere Analyse des Bau- und Planungszustandes und der Mängelursachen erforderlich. Es müssen Lösungsstrategien erarbeitet werden. Zu deren Umsetzung muss den Verantwortlichen die nötige Zeit eingeräumt werden.

⁹⁴⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, Seite 461 ff.

5. Kontrollfunktion des Landes

a) Einbeziehung von Bau- und Projektsachverständigen

Bei der Besetzung des Aufsichtsrates eines öffentlichen Unternehmens für ein Großbauprojekt sollten auch Experten für Bau- und Projektentwicklung eingebunden werden. Informelle Gremien zur Informationsgewinnung sind auch für zukünftige Bauprojekte zu empfehlen.

b) Hierarchiekonflikte vermeiden

Dienstliche Hierarchien aus der Organisation des Gesellschafters sollten sich auch in der Besetzung der Organe der Gesellschaft widerspiegeln. Hierarchiekonflikte, wie sie bis zur Prüfung durch den Landesrechnungshof bestanden, sind zu vermeiden.

c) Parlamentarische Kontrolle

Die weitere Begleitung der Entwicklung des Flughafens im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung bzw. im Unterausschuss zu Finanzangelegenheiten der FBB GmbH wird empfohlen.

d) Sorgfältige Interessenabwägung

Bei der weiteren Entwicklung des Flughafens BER ist stets eine sorgfältige Abwägung zwischen der Bedeutung des Flughafens als wichtigem Wirtschaftsfaktor für die Region und den berechtigten Belangen der von den damit einhergehenden Emissionen Betroffenen vorzunehmen. Regierung und Parlament sollten sich in Brandenburg weiterhin dafür einsetzen, dass der bauliche Schallschutz umgesetzt wird und die Lärmemissionen so gering wie möglich gehalten werden, wofür regelmäßige Überprüfungen der Flugrouten und lärmabhängige Entgelte für Starts und Landungen geeignete Maßnahmen sind. Zielsetzung muss es sein, den Flughafen als Wirtschaftsstandort in die Gewinnzone zu bringen und die Flughafenregion zugleich trotz und mit Flughafen als eine lebenswerte, lebendige, attraktive Region zu gestalten.

4. Abschnitt: Verzeichnisse

A. Aktenplan

Zur Wahrung der informationellen Selbstbestimmung nach der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) wurden die in den Aktenbezeichnungen auftauchenden Personennamen anonymisiert. Der Ausschuss fasste hierzu den Verfahrensbeschluss UA7-2/20/156. An den entsprechenden Stellen sind die Symbole „***“ eingefügt worden.

I. Papierakten

Landtag Brandenburg	Aktenplan Papierakten UA 7/2
7. Wahlperiode	Untersuchungsausschuss 7/2
„Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg, Willy Brandt (BER)“	
Es folgt eine Auflistung der papierhaften einverlangten Akten des UA 7/2 (BER), soweit es sich nicht um die eigene Liste der Hängeregister handelt.	
Aktennummer der Landtagsverwaltung: Abkürzung für den Einlieferer (Behörden und andere) – laufende Versandeinheit (Umzugskiste und anderes) – laufende Medieneinheit (Aktenordner und anderes)	Aufschrift des Aktenrückens und/oder vergleichbare Bezeichnung – unter Umständen mit Beschreibungen zur visuellen Gestaltung (etwa serienmäßig angebrachte Aufkleber und andere nicht schriftliche Auffälligkeiten, deren Bedeutung in der Regel unklar ist), möglichst zeichentreue Übertragung inkl. orthografischer Fehler

MIL-1-1	6441/5/900 Flugrouten
MIL-1-2	6441/5/910 Betriebsregelungen
MIL-1-3	6441/5/1200 Schallschutz Band 1
MIL-1-4	6441/5/1200 Schallschutz Band 2
MIL-1-5	6441/5/1200 Schallschutz Band 3
MIL-1-6	6441/5/1200 Schallschutz Band 4
MIL-1-7	6441/5/1200 Schallschutz Band 5
MIL-1-8	6441/5/1200 Schallschutz Band 6
MIL-1-9	6441/5/1200 Schallschutz Band 7

MIL-1-10	6441/5/1200 Schallschutz Band 8
MIL-1-11	6441/5/1200 Schallschutz Band 9
MIL-1-12	6441/5/1200 Schallschutz Schallschutzprogramm Monatsberichte
MIL-1-13	6441/5/1200 Schallschutz Schallschutzprogramm Monatsberichte 2019 bis
MIL-1-14	6441/5/1200 Schallschutz Beiakte 1 (Technische Stichprobe 2017)“
MIL-1-15	6441/5/1200 LRH
MIL-1-16	6441/5/1200 Schallschutz Leitfaden Neubauten
MIL-1-17	6441/5/1200 Schallschutz AG Verlängerung Nachtruhe
MIL-1-18	6441/5/1200 Schallschutz Bürgerschreiben Band 1
MIL-1-19	6441/5/1200 Schallschutz Bürgerschreiben Band 2
MIL-1-20	6441/5/1200 Schallschutz Bürgerschreiben Band 3
MIL-1-21	6441/5/1200 Schallschutz Bürgerschreiben Band 4
MIL-1-22	6441/5/1200 Schallschutz Bürgerschreiben Band 5
MIL-2-23	Internationaler Flughafen Berlin-Brandenburg Bedarfsprognose und Standort- ortsuche
MIL-2-24	Internationaler Flughafen Berlin-Brandenburg Standortsuche Abschlussbe- richt Textband November 1992
MIL-2-25	Beschreibung der Datengrundlage der Standortsuche des Internationalen Flughafen Berlin-Brandenburg Frankfurt/Main 04.12.1992
MIL-2-26	Internationaler Flughafen Berlin-Brandenburg Bestandserhebungen zur Vor- bereitung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung im Raumordnungsver- fahren Abschlussbericht Januar 1993
MIL-2-27	Internationaler Flughafen Berlin-Brandenburg Standortsuche Abschlussbe- richt Kartenband III November 1992
MIL-2-28	Internationaler Flughafen Berlin-Brandenburg Standortsuche Abschlussbe- richt Kartenband I November 1992
MIL-2-29	Internationaler Flughafen Berlin-Brandenburg Standortsuche Abschlussbe- richt Kartenband II November 1992
MIL-2-30	Raumordnungsverfahren Flughafen BBI: Unterstützung im Rahmen der be- hördlichen UVP Materialsammlung zur zusammenfassenden Darstellung

MIL-2-31	Internationaler Flughafen Berlin-Brandenburg Standortsuche Abschlussbericht Textband November 1992
MIL-2-32	Synök-Institut Nr. 9-18
MIL-2-33	Synök-Institut Nr. 19-26
MIL-2-34	Synök-Institut Nr. 27-36
MIL-2-35	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin-Brandenburg International Band 0 Verzeichnisse und Kommentare 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-36	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin-Brandenburg International Band I Methodische Grundlagen und Bewertungsrahmen Teil 1 Kapitel I – IV 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-37	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin-Brandenburg International Band I Methodische Grundlagen und Bewertungsrahmen Teil 2 Kapitel IV Anhang 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-38	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin-Brandenburg International Band II Vorhabens-beschreibung 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-39	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin-Brandenburg International Band III Gegenwärtige Raumstruktur und Raumordnung 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-40	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin-Brandenburg International Band IV Standort Jüterbog-Ost Teil 1 Kapitel I - X 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-41	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band IV Standort Jüterbog-Ost Teil 2 Kapitel XI – XVII 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-42	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band IV Standort Jüterbog-Ost Teil 3 Kapitel XVIII – XXI 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-43	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band V Standort Schönefeld-Süd Teil 1 Kapitel I – X 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-44	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band V Standort Schönefeld-Süd Teil 2 Kapitel IX – XVII 30. April 1994 Exemplar 47
MIL-2-45	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band V Standort Schönefeld-Süd Teil 3 Kapitel XVIII – XXI 30. April 1994 Exemplar 47

MIL-2-46	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band VI Standort Sperenberg Teil 1 Kapitel I – X 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-47	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band VI Standort Sperenberg Teil 2 Kapitel XI – XVIII 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-48	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band VI Standort Sperenberg Teil 3 Kapitel XVIII – XXI 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-49	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band VIII Verkehrsplanerische Untersuchungen 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-50	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Band IX Zusammenfassung und Auswertung 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-51	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Anlage I Technische Flughafenplanung 30. April 1994 Exemplar 45
MIL-2-52	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Anlage I Technische Flughafenplanung Karten Schönefeld-Süd 30. April 1994 Exemplar 47
MIL-2-53	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Anlage I Technische Flughafenplanung Karten Jüterbog-Ost 30. April 1994 Exemplar 47
MIL-2-54	Antragsunterlagen Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International Anlage I Technische Flughafenplanung Karten Sperenberg 30. April 1994 Exemplar 47
MIL-3-55	Original Bürger von B 00001 – B 00220 7394 – 1
MIL-3-56	Original Bürger ab B 00221 – B 00399 7394 – 2
MIL-3-57	Original Bürger B 00400 – B 00600 7394 – 3
MIL-3-58	Original Bürger B 00601 – B 00899 7394 – 4
MIL-3-59	Original Bürger B 00900 – B 01199
MIL-3-60	Original Bürger B 01200 B 01499
MIL-3-61	Original Bürger B 01500 – B 01799
MIL-3-62	Original Bürger B 01800 – B 02099

MIL-3-63	Original Bürger B 02100 – 2399
MIL-3-64	Original Bürger B 02400 – B 02699
MIL-3-65	Original Bürger B 02700 – B 02999
MIL-3-66	Original Bürger B 03000 – B 03299
MIL-3-67	Original Bürger B 03300 – B 03599
MIL-3-68	Original Bürger B 03600 – B 03899
MIL-3-69	Original Raumordnungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Flughafen Sperenberg & dem Förderverein „Naturpark Baruther Urstromtal – Niederer Fläming e.V.“ B 03712
MIL-3-70	Original Bürger 3900 – 4199
MIL-3-71	Original Bürger B 04200 – 4399
MIL-3-72	Original Bürger B 04400 – B 04599
MIL-3-73	Original Bürger B 04600 bis B 04899
MIL-3-74	Original Bürger B 04900 – B 05099
MIL-3-75	Original Bürger B 05100 –
MIL-3-76	Original TÖB von T 00001 – T 00039
MIL-3-77	Original TÖB T 00030 – T 00050
MIL-3-78	Original TÖB von T 00051 – T 00080
MIL-3-79	Original TÖB nur T 00062
MIL-3-80	Original TÖB T 00081 – 00110 7393 – 5
MIL-4-81	1 Arbeitskopie Bürger B 00001 – B 00250
MIL-4-82	2 Arbeitskopie Bürger B 00251 – B 00500
MIL-4-83	3 Arbeitskopie Bürger B 00501 – B 00750
MIL-4-84	4 Arbeitskopie Bürger B 00751 – B 01000
MIL-4-85	5 Arbeitskopie Bürger B 01001 – B 01250
MIL-4-86	6 Arbeitskopie Bürger B 01251 – B 01500
MIL-4-87	7 Arbeitskopie Bürger B 01501 – B 01750

MIL-4-88	8 Arbeitskopie Bürger B 01751 – B 02000
MIL-4-89	9 Arbeitskopie Bürger B 02001 – B 02250
MIL-4-90	10 Arbeitskopie Bürger B 02251 – B02500
MIL-4-91	11 Arbeitskopie Bürger B 02501 – B 02750
MIL-4-92	12 Arbeitskopie Bürger B 02751 – B 03000
MIL-4-93	13 Arbeitskopie Bürger B 03001 – B 03250
MIL-4-94	14 Arbeitskopie Bürger B 03251 – B 03500
MIL-4-95	15 Arbeitskopie Bürger B 03501 – B03750
MIL-4-96	16 Arbeitskopie Bürger B 03712
MIL-4-97	17 Arbeitskopie Bürger B 03751 – B 04000
MIL-4-98	18 Arbeitskopie Bürger B 04001 – B 04250
MIL-4-99	19 Arbeitskopie Bürger B 04251 – B 04500
MIL-4-100	20 Arbeitskopie Bürger B 04501 – B 04750
MIL-4-101	21 Arbeitskopie Bürger B 04751 – B 05000
MIL-4-102	22 Arbeitskopie Bürger B 05001 – B 05250
MIL-4-103	23 Arbeitskopie Bürger B 05251 – B 05349 05329
MIL-4-104	1 Arbeits- (1) Kopie TÖB T 00001 – T 00025
MIL-4-105	2 Arbeitskopie TÖB T 00026 – T 00050
MIL-4-106	3 Arbeitskopie TÖB T 00051 – T 00075
MIL-4-107	4 Arbeitskopie TÖB T 00076 – T 00110
MIL-5-108	Aussagen + Rückläufe Rechtsfragen 1***
MIL-5-109	Aussagen + Rückläufe Planungsg.lagen Vorhabensb. 2***
MIL-5-110	Aussagen + Rückläufe Standortsuche 3***
MIL-5-111	Aussagen + Rückläufe Pl.grundsätze Ziele d. Raumo. 4***
MIL-5-112	Aussagen + Rückläufe Raumfaktoren 5*** A 5000 – 5350
MIL-5-113	Aussagen + Rückläufe Raumfaktoren 5*** B 5400 – 5610
MIL-5-114	Aussagen + Rückläufe u. faktoren 6*** A

MIL-5-115	Aussagen + Rückläufe u. faktoren 6*** B
MIL-5-116	Aussagen + Rückläufe Standortvgl. 7***
MIL-5-117	(keine Rückenaufschrift) Rücklauf – Korrektur 0***
MIL-5-118	(keine Rückenaufschrift) Rücklaufer – Korrektur 1***
MIL-5-119	(keine Rückenaufschrift) Rücklauf – Korrektur 2***
MIL-5-120	Aussagen-Korrektur -30** -4...
MIL-5-121	Aussagen-Korrektur
MIL-5-122	Ausdrucke Korr. Aussagen 5.7.94
MIL-5-123	LEP II (Entwurf) ROV BBI
MIL-5-124	Rücklauf – Korrektur 3***
MIL-5-125	Rücklauf Korrektur 4***
MIL-5-126	Rückläufe Original
MIL-5-127	Rückläufe Original MSWV
MIL-5-128	Rückläufe Original MUNR/R
MIL-5-129	Muster
MIL-5-130	A MWMT MSWV MdJ MASGF CdS MWFK MELF N J W R5 R4 R3 R2
MIL-5-131	TÖB Stellungnahmen T00001 – 00025 ROV BBI
MIL-5-132	TÖB Stellungnahmen T00026 – 00050 ROV BBI
MIL-5-133	TÖB Stellungnahmen T00051 – 00075 ROV BBI
MIL-5-134	TÖB Stellungnahmen T00076 – 00110 ROV BBI
MIL-5-135	Posteingang Klärung
MIL-6-136	Dokumentation –Wegweiser –Bearbeitung der Stellungnahmen durch das Klassifikationsteam –Bearbeitung der Stellungnahmen durch das Hilfskräfte-team –Arbeitsraum und Arbeitsmittel –Übersicht über die Unterlagen zur Bearbeitung der Stellungnahmen
MIL-6-137	Prüflisten –Posteingänge –fehlende PE-Nr. –TÖB-Liste –Rücklaufliste –Verzweigerliste –Fehlliste
MIL-6-138	UVP zusammenfassende Darstellung ROV BBI

MIL-6-139	endgültige Stellungnahmen der obersten Landesbehörden ROV BBI
MIL-6-140	Verfahren Prüfprofile zur Auswertung der Antragsunterlagen ROV BBI
MIL-6-141	Verfahren ROV BBI
MIL-6-142	Quittungslisten der Verteilung der Antragsunterlagen
MIL-6-143	Antragskonferenz ROV BBI
MIL-6-144	Lepro Entw. Lep e.V. „ Lep I „ Dezentr. Konzentr. Schutz vor Fluglärm Entw. ROV BBI
MIL-6-145	GL Gemeinsame Landesplanungsabteilung BBI Sachgebiete Flächennutzung und Wohnen, Stadtentwicklung Akten-Nr. Berlin – Brandenburg T:\MISCHLAU\1997\BREITGRA.MU / 4
MIL-6-146	Texte und Info-Material ROV-BBI
MIL-6-147	ROV BBI UVP Zusammenfassende Darstellung 2. Fassung
MIL-6-148	Raumordnungsverfahren Flughafen BBI Standort: Schönefeld-Süd EMB
MIL-6-149	Raumordnungsverfahren Flughafen BBI Standort: Jüterbog-Ost zu EMB EMB
LBV-6-150	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg Landesplanerische Beurteilung Flughafen Berlin Brandenburg International vom 16. November 1994
LBV-6-151	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YE 1 Aufbau des Modellsystems Oberflächenwasser und Grundwasser (zwei gelbe Punkte) I
LBV-6-152	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YE 2 Anwendung des Modellsystems Oberflächenwasser und Grundwasser (zwei gelbe Punkte) II
LBV-6-153	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YI 1 Daten zur Flächennutzung Bericht (zwei gelbe Punkte) III
LBV-6-154	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YI 1 Daten zur Flächennutzung Pläne Teil I (zwei gelbe Punkte) IV
LBV-6-155	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YI 1 Daten zur Flächennutzung Pläne Teil II (zwei gelbe Punkte) V

LBV-6-156	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YI 2 Baumkartierung Bericht Fotos Teil 1, 2, 3 (zwei gelbe Punkte) VI
LBV-6-157	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YI 2 Baumkartierung Fotos Teil 4, 5, 6 (zwei gelbe Punkte) VII
LBV-6-158	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YI 2 Baumkartierung Pläne Teil 1 (zwei gelbe Punkte) VIII
LBV-6-159	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YI 2 Baumkartierung Pläne Teil 2 (zwei gelbe Punkte) XI
LBV-6-160	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YI 3 Projektdatensammlung YI 4 Baumkartierung (Schiene) YM 1 Fachgutachten Klima YM 2.1 Fachgutachten Luftraumstudie (zwei gelbe Punkte) X
LBV-7-161	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YM 2.2 Datenerfassungssystem nach AzB (Stand 1984) YM 2.3 Datenerfassungssystem nach AzB-DLR (Stand 1995) (zwei gelbe Punkte) XI
LBV-7-162	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YM 4 Fachgutachten Geräuschbelastung (zwei gelbe Punkte) XII
LBV-7-163	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YM 5 Fachgutachten Bodendenkmale (zwei gelbe Punkte) XIII
LBV-7-164	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YM 6 Fachgutachten Grundwasser Teil 1 (zwei gelbe Punkte) XIV
LBV-7-165	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YM 6 Fachgutachten Grundwasser Teil 2 (zwei gelbe Punkte) XV
LBV-7-166	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YM 8 Fachgutachten Ausmaß der Erschütterung YM 10 Fachgutachten EMV und EMVU YM 11 Fachgutachten EMV-Problematik bei ILS-Systemen (zwei gelbe Punkte) XVI

LBV-7-167	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YM 12 Fachgutachten Baugrund Straße (zwei gelbe Punkte) XVII
LBV-7-168	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YM 13 Fachgutachten Baugrund Schiene (zwei gelbe Punkte) XVIII
LBV-7-169	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YM 14 Fachgutachten Boden YM 15 Marktstudie YN 1 Dokumentation der Biotopkartierung YN 2 Untersuchungsprogramm Oberflächengewässer Teil 1 (zwei gelbe Punkte) XIX
LBV-7-170	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Planungsgrundlagen zum Antrag auf Planfeststellung YN 2 Untersuchungsprogramm Oberflächengewässer Teil 2 YN 4 Ergebnisse der Luftmeßstation YN 5 Charakteristik der Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen YA III Verzeichnis der Planungsgrundlagen (zwei gelbe Punkte) XX
LBV-7-171	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: A Berichte: A I Antrag A II Antragsbegründung A III 1 Verzeichnis der Planungsunterlagen A III 2 Abkürzungsverzeichnis A III 3 Glossar A III 4 Leitfaden Pläne: A III 4-1 bis A III 4-2 1
LBV-7-172	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: B Berichte: B 1 bis B 6 B 7 Pläne: B 1-1 bis B 1-3 B 2-0 bis B 2-1 B 2-3 bis B 2-18 2
LBV-7-173	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: B Berichte: - Pläne: B 2-19 bis B 2-29 B 2-87 B 2-30 bis B 2-49 3
LBV-7-174	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: B Berichte: - Pläne: B 2-50 bis B 2-69 4
LBV-7-175	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung - Band: B Berichte: - Pläne: B 2-70 bis B 2-86 B 3-1 bis B 3-2 B 7-1 bis B 7-2 4
LBV-7-176	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: C Berichte: C 1 C 2 Pläne: C 0.1-1 bis C 0.1-2 C 1.1-0 C 1.2-1 bis C 1.2-10 C 1.3-1 bis C 1.3-3 C 1.4-1 bis C 1.4-2 C 2.1-0 C 2.2-1 bis C 2.2-5 C 2.3-1 C 2.4-1 C 3.1-0 C 3.2-1 bis C 3.2-5 C 3.3-1 C 3.4-1 6
LBV-7-177	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: C Berichte: -

	Pläne: C 4.1-0 C 4.2-1 bis C 4.2-3 C 4.3-1 C 4.4-1 C 5.1-0 C 5.2-1 bis C 5.2-4 C 5.3-1 C 5.4-1 bis C 5.4-4 C 6-0 bis C 6-10 7
LBV-7-178	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: D Berichte: D 1 D 2 D 8 Pläne: D 3-01 bis D 3-03 D 4-00 bis D 4-11 8
LBV-7-179	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: D Berichte: - D 4-12 D 4-14 bis D 4-33 D 4-40 D 5-01 bis D 5-23 9
LBV-7-180	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: D Berichte: - D 6-01 bis D 6-16 D 7-01 bis D 7-04 D 8-01 bis D 8-04 D 8-12 D 8-21 D 8-24 D 8-26 bis D 8-28 D 8-30 bis D 8-33
LBV-7-181	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: E Berichte: E 1 bis E 10 E 11.1 bis E 11.2 E 11.3 bis E 11.10 Pläne: - 11
LBV-7-182	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: E Berichte: - Pläne: E 1-1 bis E 1-2 E 2-1 bis E 2-17 12
LBV-7-183	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: E Berichte: - Pläne: E 2-18 bis E 2-29 E 3-1 bis E 3-8 E 3-11 bis E 3 bis 13 E 3-15 bis E 3-20 13
LBV-7-184	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: E Berichte: - Pläne: E 4-1 bis E 4-2 E 5-1 bis E 5-9 E 6-1 bis E 6-8 14
LBV-7-185	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: E Berichte: - Pläne: E 6-9 bis E 6-32 15
LBV-7-186	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: E Berichte: - Pläne: E 6-33 bis E 6-54 E 7-1 bis E 7-6 16
LBV-7-187	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: E Berichte: - Pläne: E 8-1 bis E 8-7 E 10-1 bis E 10-11 17
LBV-7-188	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: E Berichte: E 12 E 13 Pläne: E 12-01 bis E 12-04 E 12-12 E 12-21 E 12-24 E 12-26 bis E 12-28 E 12-30 bis E 12-33 E 13-1 bis E 13-10 18

LBV-7-189	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: F Berichte: F 1 F 2 F 3 Pläne: F 1-1 bis F 1-5 F 2.4-1 F 3-1 bis F 3-9 19
LBV-7-190	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: F Berichte: F 4 F 5 Pläne: F 5.1-1 bis F 5.1-5 F 5.2-1 bis F 5.2-10 20
LBV-8-191	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: F Berichte: - Pläne: F 5.2-11 bis F 5.2-20 F 5.6-1 bis F 5.6-13 F 5.7-1 21
LBV-8-192	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: G Berichte: G 1.1 bis G 1.2 G 1.3 Pläne: G-1 G-0000.0, G-0000.9 G 0001.0, G-0001.9 G-0002.0, G-0002.9 G-0003.0, G-0003.9 G-0004.0, G-0004.9 G-0099.9, G-0100.9 22
LBV-8-193	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: G Berichte: - Pläne: G-0101.0, G-0101.9 G-0102.9, G-0103.0 G-0103.9, G-0104.0 G-0104.9, G-0200.0 G-0200.9, G-0201.0 G-0201.9, G-0202.0 G-0202.9, G-0204.9 G-0205.0, G-0302.0 G-0302.9, G-0303.0 G-0305.0, G-0305.9 G-0402.9, G-0405.0 G-0405.9 23
LBV-8-194	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: G Berichte: - Pläne: G-0406.0, G-0502.0 G-0502.9, G-0504.9, G-0505.0, G-0600.9 G-0601.0, G-0601.9 G-0602.0, G-0604.0 G-8898.0, G-9198.9 G-9200.0, G-9201.0 G-9201.9, G-9300.0 G-9300.9, G-9301.0 G-9301.9, G-9302.0 24
LBV-8-195	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: G Berichte: - Pläne: G-9398.0, G-9399.0 G-9399.9, G-9400.0 G-9400.9G-9401.0 G-9401.9, G-9402.0 G-9402.9, G-9403.0 G-9403.9, G-9497.9 G-9498.0, G-9498.9 G-9499.0, G-9499.9 G-9500.0, G-9500.9 G-9501.0, G-9501.9 G-9502.0, G-9502.9 G-9503.0 25
LBV-8-196	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: G Berichte: - Pläne: G-9503.9, G-9504.0 G-9599.9, G-9600.0 G-9600.9, G-9601.0 G-9601.9, G-9602.0 G-9602.9, G-9603.0 G-9603.9, G-9604.0 G-9604.9, G-9605.9 G-9699.0, G-9699.9 G-9700.0, G-9700.9 G-9701.0, G-9701.9 G-9702.0, G-9702.9 G-9703.0 26
LBV-8-197	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: G Berichte: - Pläne: G-9704.0, G-9704.9 G-9705.0, G-9705.9 G-9706.0, G-9799.9 G-9800.9, G-9801.0 G-9801.9, G-9802.0 G-9802.9, G-9803.0 G-9804.0, G-

	9804.9 G-9805.0, G-9900.0 G-9900.9, G-9901.0 G-9901.9, G-9902.0 G-9902.9, G-9903.0 27
LBV-8-198	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: G Berichte: - Pläne: G-2001, G-2002 G-2003, G-2004 G-2005, G-2006 G-2007, G-2008 G-2009, G-2010 G-2011, G-2012 G-2013, G-2014 G-2015 G-2 G-2016, G-2017 G-2018 28
LBV-8-199	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: H Berichte: H 1 bis H 8 H 9 (Teil 1) H 9 (Teil 2) H 9 (Teil 3) Pläne: - 29
LBV-8-200	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: H Berichte: - Pläne: H 3.1-1 bis H 3.1-11 30
LBV-8-201	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: H Berichte: - Pläne: H 4.2-1 bis H 4.2-8 H 4.3-1 bis H 4.3-7 31
LBV-8-202	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: H Berichte: H 10 Pläne: H 6.2-0 bis H 8.2-11 H 10.5-0 bis H 10.5-8 32
LBV-8-203	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: I Berichte: I 1 bis I 6 Pläne: I 1-1 bis I 1-5 I 2-1 33
LBV-8-204	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: I Berichte: - Pläne: I 3-1 bis I 3-8 I 4-1 bis I 4-2 I 5-3 bis I 5-5 I 6-1 34
LBV-8-205	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: K Berichte: K 6 K 7 K 8 Pläne: K 6-1 K 7-1 bis K 7-4 K 8-1 35
LBV-8-206	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: L Berichte: L 1 bis L 4 Pläne: L 1.1-1 bis L 1.1-3 L 2.2-1 bis L 2.2-8 36
LBV-8-207	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: M Berichte: M 1 M 2 M 3 Pläne: M 2.1-1 bis M 2.1-6 M 3-1 bis M 3-4 37
LBV-8-208	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: M Berichte: M 4.0 M 4.1 M 4.2 M 5 Pläne: M 4.1-1 bis M 4.1-10 M 4.2-1 bis M 4.2-8 38

LBV-8-209	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: M Berichte: M 6 M 7 Pläne: M 6-1 bis M 6-17 M 7-1 bis M 7-3 39
LBV-8-210	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: M Berichte: M 8 M 9 M 10.1 bis M 10.3 M 10.4 M 10.5 M 11 Pläne: - 40
LBV-8-211	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: M Berichte: M 12 M 13 M 14 M 15 M 16 Pläne: M 12-1 bis M 12-20 41
LBV-8-212	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: M Berichte: M 17 M 18 M 19.1 bis M 19.8 M 19.9 (Anlage 20-23) M 19.9 (Anlage 24) Pläne: M 19-1 bis M 19-19 42
LBV-8-213	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: M Berichte: M 20 Pläne: M 20-1.1 bis M 20-1.2 M 20-2.1 bis M 20-2.14 M 20-3.1 bis M 20-3.14 43
LBV-8-214	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: M Berichte: M 21 M 22 M 23 Pläne: M 21-1 bis M 21-3 M 23.4-1 44
LBV-8-215	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: N Berichte: N N 1 bis N 4 N 5 N 6 N 7 N 8 N 9 N 10 Pläne: - 45
LBV-8-216	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: N Berichte: N 11 bis N 12 N 13 N 14 N 15 Pläne: N 2.1-1 N 2.2-1 N 4.4-1 N 5.4-1 bis N 5.4-6 46
LBV-8-217	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: N Berichte: - Pläne: N 5.5-1 bis N 5.5-6 N 6.4-1 bis N 6.4-8 47
LBV-8-218	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: N Berichte: - Pläne: N 6.5-1 bis N 6.5-4 N 7.5-1 bis N 7.5-5 48
LBV-8-219	(ein gelber Punkt) Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Band: N Berichte: - Pläne: N 8.4-1 bis N 8.4-4 N 8.5-1 N 10.4-1 N 12.4-1 bis N 12.4-4 N 12.5-1 bis N 12.5-4 49

LBV-8-220	Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung M Gutachten M 6 Gutachten über Lärmauswirkungen durch Bodenverkehr Stand: 29.04.2003
LBV-9-221	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin - Schönefeld Anlagen zum Protokoll vom 07.08.01 Video vom 13.08.01 [Umkarton war versiegelt: Handschriftlich: BVerwG Handzeichen [oder ist es die 4 für 4.11.?] / 11-2004 9 ⁰⁰ [über der Uhrzeit ist ein Hacken oder ein U, vielleicht für Uhrzeit?] // nef [keine Garantie für die Buchstaben, ist wohl ein Handzeichen] Mummy [Unterschrift?] MOAR [oder MDAR?] [erbrochenes Siegel mit Datumsstempel „04. Juni 02“, Stempelzeichen von „* LANDESAMT * FÜR BAUEN, VERKEHR UND STRASSENWESEN“ Offenbarer Bezug von Handschrift zu Siegelbruch]
LBV-9-222	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin - Schönefeld Anlagen zum Protokoll vom 21.09.01 Stellungnahme zum Erörterungstermin 2 Bände Synok Institut Barsinghausen [Aufkleber mit rotem Buntstift: „249“] [Umkarton war versiegelt: Handschriftlich: BVerwG 8 ⁰⁰ // nert 4 / 11.2004 [eventuell dieselbe Unterschrift, wie bei LBV-9-221] I-OAR [oder JOAR] [erbrochenes Siegel mit Datumsstempel „04. Juni 02“, Stempelzeichen von „* LANDESAMT * FÜR BAUEN, VERKEHR UND STRASSENWESEN“, Handschrift vollständig auf unzerstörtem Teil des erbrochenen Siegels]
LBV-9-223	[mit Bleistift]: LBVS 24/1-6441 Niederschriften verschlüsselt Band 1 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „250“]
LBV-9-224	[mit Bleistift]: LBVS 24/1-6441 Niederschriften verschlüsselt Band 2 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „251“]
LBV-9-225	[mit Bleistift]: LBVS 24/1-6441 Niederschriften verschlüsselt Band 3 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „252“]
LBV-9-226	[mit Schreibmaschine (blass):] LBVS Dezernat 24/2 6441 / 16441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld [mit Schreibmaschine (neues Band)] Sammlung Einverständnis-Erklärungen der Vertreter nach § 17 VwVfG [Aufkleber mit rotem Buntstift: „253“]
LBV-9-227	LBVS Dezernat 24/2 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Protokolländerungsanträge TÖB-Erörterungen Erörterungen der privaten Einwendungen [Aufkleber mit rotem Buntstift: „254“]
LBV-9-228	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Bilder der Kinder der Evangelischen Kindergärten Schmöckwitz und Bohnsdorf gegen den Ausbau des Flughafens Schönefeld Übergeben am [Schriftwechsel:] 17.07.2001 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „255“]
LBV-9-229	[mit blauem Kugelschreiber:] AntragNr. 3012 BVBB Ortsbesichtigung u.a. Thema Dioxin [Aufkleber mit rotem Buntstift: „256“]

LBV-9-230	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 31.05.2001 000001 – 000099 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „257“]
LBV-9-231	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 31.05.2001 000100 – 000199 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „258“]
LBV-9-232	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 31.05.2001 000200 – 000299 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „259“]
LBV-9-233	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 31.05.2001 01.06.2001 000300 – 000399 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „260“]
LBV-9-234	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 01.06.2001 05.06.2001 000400 – 000499 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „261“]
LBV-9-235	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 05.06.2001 bis 08.06.2001 000500 – 000599 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „262“]
LBV-9-236	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 08.06.2001 bis 14.06.2001 000600 – 000699 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „263“]
LBV-9-237	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 14.06.2001 bis 15.06.2001 000700 – 000799 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „264“]
LBV-9-238	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 15.06.2001 bis 19.06.2001 000800 – 000899 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „265“]
LBV-9-239	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 19.06.2001 bis 26.06.2001 000900 – 000999 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „266“]
LBV-9-240	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 26.06.2001 bis 03.07.2001 000999 – [kleiner Fleck von Tipex]001099 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „267“]
LBV-9-241	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 03.07.2001 bis 03.07.2001 001100 – [kleiner Fleck von Tipex]001199 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „268“]

LBV-9-242	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 03.07.2001 bis 05.07.2001 001200 – [kleiner Fleck von Tixex]001299 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „269“]
LBV-9-243	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 05.07.2001 bis 06.07.2001 001300 – [kleiner Fleck von Tixex]001399 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „270“]
LBV-9-244	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 06.07.2001 bis 09.07.2001 001400 – 001499 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „271“]
LBV-9-245	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 09.07.2001 bis 12.07.2001 001500 – 001599 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „272“]
LBV-9-246	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 12.07.2001 bis 12.07.2001 001600 – 001699 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „273“]
LBV-9-247	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 12.07.2001 bis 13.07.2001 001700 – 001799 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „274“]
LBV-9-248	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 13.07.2001 bis 16.07.2001 001800 – 001899 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „275“]
LBV-9-249	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 16.07.2001 bis 16.07.2001 001900 – 001999 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „276“]
LBV-9-250	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 16.07.2001 bis 17.07.2001 002000 – 002099 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „277“]
LBV-9-251	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 17.07.2001 bis 07.08.2001 002100 – 002199 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „278“]
LBV-9-252	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 07.08.2001 bis 03.09.2001 002200 – 002299 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „279“]
LBV-9-253	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 03.08.2001 bis 11.09.2001 002300 – 002399 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „280“]

LBV-9-254	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 11.09.2001 bis 24.09.2001 002400 – 002499 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „281“]
LBV-9-255	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 24.09.2001 bis 28.09.2001 002500 – 002599 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „282“]
LBV-9-256	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 27.09.2001 bis 29.09.2001 002600 – 002699 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „283“]
LBV-9-257	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 29.09.2001 bis 29.09.2001 002700 – 002799 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „284“]
LBV-9-258	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 29.09.2001 bis 29.09.2001 002800 – 002899 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „285“]
LBV-9-259	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 01.04.2001 bis 31.01.2002 002900 – 002999 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „286“]
LBV-9-260	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 02.02.2002 bis 11.03.2002 003000 – 003069 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „287“]
LBV-9-261	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Anträge und Verfügungen Original 03.03.2002 bis 24.03.2002 003070 – 003159 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „288“]
LBV-9-262	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Empfangsbestätigung Original 001 – 300 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „289“]
LBV-9-263	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Empfangsbestätigung Original 301 – 600 [mit Bleistift angekreuzt; Aufkleber mit rotem Buntstift: „290“]
LBV-9-264	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Empfangsbestätigung Original 601 – 900 [mit Bleistift blass angekreuzt und mit kräftigem Strich nachgezogen; überklebt das Kreuz teilweise; Aufkleber mit rotem Buntstift: „291“]
LBV-9-265	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Empfangsbestätigung Original 901 – 1200 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „292“]

LBV-9-266	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Empfangsbestätigung Original 1201 – 1500 [mit Bleistift kräftig angekreuzt; Aufkleber mit rotem Buntstift: „293“]
LBV-9-267	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Empfangsbestätigung Original 1501 – 1800 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „294“]
LBV-9-268	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Empfangsbestätigung Original 1801 – 2100 [mit Bleistift blass angekreuzt; Aufkleber mit rotem Buntstift: „295“]
LBV-9-269	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Empfangsbestätigung Original 2101 – 2400 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „296“]
LBV-9-270	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Empfangsbestätigung Original 2401 – 2700 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „297“]
LBV-9-271	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV Gutachten zum Neubau Terminal-West/Altlasten I [Aufkleber mit rotem Buntstift: „298“]
LBV-9-272	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV II [Aufkleber mit rotem Buntstift: „299“]
LBV-10-273	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV – DWD Gutachten III [Aufkleber mit rotem Buntstift: „300“]
LBV-10-274	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV DWD Gutachten IV [Aufkleber mit rotem Buntstift: „301“]
LBV-10-275	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV V [Aufkleber mit rotem Buntstift: „302“]
LBV-10-276	LBVS [Anstrich mit Bleistift] Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV VI [Aufkleber mit rotem Buntstift: „303“]
LBV-10-277	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV VII [Aufkleber mit rotem Buntstift: „304“]

LBV-10-278	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV Immissionspunkte 1. Teil VIII [Aufkleber mit rotem Buntstift: „305“]
LBV-10-279	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV Immissionspunkte 2. Teil IX [Aufkleber mit rotem Buntstift: „306“]
LBV-10-280	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV Immissionspunkte 3. Teil X [Aufkleber mit rotem Buntstift: „307“]
LBV-10-281	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV Flugbewegungen An- und Abflugstrecken Nachberechnung von Lärmkurven für das Szenario 20XX XI [Aufkleber mit rotem Buntstift: „308“]
LBV-10-282	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Nachgereichte Unterlagen von den TdV Überarbeitung M 6 XII [Aufkleber mit rotem Buntstift: „309“]
LBV-10-283	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 1 – Originale 1 – 15 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „310“]
LBV-10-284	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 2 – Originale 16 – 24 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „311“]
LBV-10-285	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 3 – Originale 25 – 46 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „312“]
LBV-10-286	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 4 – Originale 47 – 58 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „313“]
LBV-10-287	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 5 – Originale 59 – 74 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „314“]
LBV-10-288	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 6 – Originale [hinter „– Originale“ ist auf einem durchscheinenden überklebten Etikett handschriftlich (mit Kugelschreiber?) notiert: „75 – 95b“] 75 – 95b [Aufkleber mit rotem Buntstift: „315“]
LBV-10-289	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 7 – Originale 96 – 99 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „316“]

LBV-10-290	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 8 – Originale 101 – 118 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „317“]
LBV-10-291	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 9 – Originale 119 – 122 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „318“]
LBV-10-292	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 10 – Originale 123 – 149 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „319“]
LBV-10-293	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 11 – Originale 150 – 151 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „320“]
LBV-10-294	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 12 – Originale 152 – 169 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „321“]
LBV-10-295	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 13 – Originale 170 – 189 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „322“]
LBV-10-296	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 14 – Originale 190 – 198 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „323“]
LBV-10-297	T Ö B LBVS Dezernat 24 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Band 15 – Originale 199 – 200 [Zusatz mit schwarzem Kugelschreiber: „← 201“] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „324“]
LBV-10-298	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Vertreter nach § 17 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „325“]
LBV-10-299	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Postausgänge beschiedene Anträge ab 01.11.2001 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „326“]
LBV-11-300	LBVS Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Planänderungen 01 – 09 und überarbeiteter LBP [mit schwarzem Filzstift: „1“] I und II [Auf überklebtem Etikett ist gedruckt zu lesen: „Planänderungen 01 – 09“, handschriftlich fortgesetzt: „und überarbeiteter LBP I und II“, wiederum gedruckt: G-6441/1] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „327“]
LBV-11-301	LBVS Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Planänderungen 01 – 09

	und überarbeiteter LBP III 1. – 8. [mit schwarzem Filzstift: „2“] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „328“]
LBV-11-302	LBVS Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Planänderungen 01 – 09 und überarbeiteter LBP III [auf überklebtem Etikett: „Planänderungen 01 – 09 und überarbeiteter LBP III 9. – 12.“] 9, 10 [mit schwarzem Kugelschreiber: „, 11“] [mit schwarzem Filzstift: „3“ diese Aufschrift gehört zum überklebten Etikett, ist aber aufgrund der unterschiedlichen Etikettengröße nicht überklebt [Aufkleber mit rotem Buntstift: „329“]
LBV-11-303	LBVS Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Planänderungen 01 – 09 und überarbeiteter LBP III 11 [mit einem Korrekturstreifen überklebt, aber lesbar: „12“] [mit schwarzem Filzstift: „4“] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „330“]
LBV-11-304	[auf überklebtem Etikett: „13 LVO“] LBVS [auf überklebtem Etikett mit schwarzem Filzstift: „123“] Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld [auf überklebtem Etikett: „DE98.09.01043 DE98.09.010 66“] Planänderungen 01 – 09 und überarbeiteter LBP [auf überklebtem Etikett mit schwarzem Filzstift: „123“] [auf überklebtem Etikett, schiefstehend gedruckt oder gestempelt, teilweise durch Aufdruck des neuen Etiketts (III) unlesbar: „Auss.???r.2003“] III 12 [mit schwarzem Filzstift: „5“] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „331“]
LBV-11-305	LBVS Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Planänderungen 01 – 09 und überarbeiteter LBP [auf überklebendem Korrekturstreifen mit schwarzem Kugelschreiber: „IV, V“] [mit schwarzem Filzstift: „6“] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „332“]
LBV-11-306	LBVS Dezernat 24 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld Planungsunterlagen Schönefeld Schulzendorf Thyrow [Aufkleber mit rotem Buntstift: „333“]
LBV-11-307	LBVS Dezernat 24 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld Planungsunterlagen Blankenfelde/ Mahlow Groß Schulzendorf Grünheide [Aufkleber mit rotem Buntstift: „334“]
LBV-11-308	LBVS Dezernat 24 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld Planungsunterlagen Waßmannsdorf Waltersdorf [Aufkleber mit rotem Buntstift: „335“]
LBV-11-309	LBVS Dezernat 24 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld Planungsunterlagen Königs Wusterhausen Ludwigsfelde Mittenwalde (Amt) Niederlehme Rüdersdorf [Aufkleber mit rotem Buntstift: „336“]

LBV-11-310	LBVS Dezernat 24 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld Planungsunterlagen Wernsdorf Zernsdorf Zeuthen [Aufkleber mit rotem Buntstift: „337“]
LBV-11-311	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 1 – Antrag – Prüfung der Antragsunterlagen – Veranlassung der Auslegung – Einholung von Stellungnahmen 15.12.1999 ----- 13.04.2000 Blatt 1 bis 432 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „338“]
LBV-11-312	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 2 – Versand der nachgereichten Unterlagen (N5) an Auslegungsstellen und TÖB – Bekanntmachung der Auslegung (15.05.2000 – 15.06.2000) 13.04.2000 Blatt 433 bis 822 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „339“]
LBV-11-313	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 3 – Überarbeitung GEV – Benachrichtigung der nicht ortsansässigen Betroffenen – Veranlassung der Auslegung (05.06.2000 – 05.07.2000) – Bekanntmachung der Auslegung 17.04.2000 ----- 16.05.2000 Blatt 823 bis 1071 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „340“]
LBV-11-314	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 4 – Weitergabe der Einwendungen an TdV 17.05.2000 ----- 30.06.2000 Blatt 1072 bis 1418 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „341“]
LBV-11-315	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 5 – Unterbrechung der Weitergabe von Einwendungen – Datenschutz – Eingang und Weitergabe der Stellungnahmen 03.07.2000 ----- 25.07.2000 Blatt 1429 bis 1729 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „342“]
LBV-11-316	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 6 – Veranlassung der Auslegung (11.09.2000 – 11.10.2000) – Bekanntmachung der Auslegung – Fortsetzung der Weitergabe der Einwendungen an den TdV 26.07.2000 ----- 31.08.2000 Blatt 1730 bis 2061 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „343“]
LBV-11-317	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 7 – Vorbereitung des Erörterungstermins 04.09.2000 ----- 29.11.2000 Blatt 2062 bis 2413 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „344“]
LBV-11-318	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 8 – Eingang der Erwiderungen – Eingang der FFH-Studie Brunnloch 01.12.2000 ----- 28.02.2001 Blatt 2414 bis 2736 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „345“]
LBV-11-319	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 9 – Vorbereitung der Erörterungstermines

	01.03.2001 ----- 16.03.2001 Blatt 2737 bis 3097 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „346“]
LBV-11-320	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 10 – Öffentliche Bekanntmachung des Erörterungstermines – Erörterungstermin mit dem TÖB 16.03.2001 ----- 15.05.2001 Blatt 3098 bis 3458 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „347“]
LBV-11-321	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 11 – Erörterung mit den Einwendern und Betroffenen 16.05.2001 ----- 31.08.2001 Blatt 3459 bis 3877 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „348“]
LBV-11-322	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 12 – Fortsetzung der Erörterung mit den TÖB 03.09.2001 ----- 10.10.2001 Blatt 3878 bis 4304 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „349“]
LBV-11-323	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 13 – Erörterung mit den TÖB 12.10.2001 ----- - 27.12.2001 Blatt 4305 bis 4680 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „350“]
LBV-11-324	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 14 – Einzelerörterung – Auslegung der Niederschrift 02.01.2002 ----- 06.02.2002 Blatt 4681 bis 5009 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „351“]
LBV-11-325	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 15 – Nachbereitung der Erörterung – Vorbereitung der abschließenden Stellungnahme 07.02.2002 ----- 03.04.2002 Blatt 5010 bis 5390 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „352“]
LBV-12-326	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 16 – Vorbereitung der abschließenden Stellungnahme 04.04.2002 ----- 13.06.2002 Blatt 5391 bis 5735 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „353“]
LBV-12-327	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 17 – Abschließende Stellungnahme 14.06.2002 [Stempel: „K O P I E“, mit blauem Kugelschreiber: „Original dem Landeshauptarchiv übergeben“] Blatt 5736 bis 6323
LBV-12-328	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Band 18 – Posteingang nach Übergabe der abschließenden Stellungnahme 17.06.2002 ----- [mit blauem Kugelschreiber: „04.07.2022“] Blatt 6324 bis [mit blauem Kugelschreiber: „6382“] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „355“]

LBV-12-329	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte I Ergänzende Unterlagen zur Prüfung der Antragsunterlagen – Prüflisten [Aufkleber mit rotem Buntstift: „356“]
LBV-12-330	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte II Ergänzende Unterlagen zur Prüfung der Antragsunterlagen – Prüflisten [Aufkleber mit rotem Buntstift: „357“]
LBV-12-331	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte III Ergänzende Unterlagen zur Prüfung der Antragsunterlagen – Prüflisten [Aufkleber mit rotem Buntstift: „358“]
LBV-12-332	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte IV Ergänzende Unterlagen zur Vollständigkeitsüberprüfung und zum Versand [Aufkleber mit rotem Buntstift: „359“]
LBV-12-333	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte V Ergänzende Unterlagen zur Bekanntmachung der Auslegung – Listen – Amtsblätter – Fotografien [Aufkleber mit rotem Buntstift: „360“]
LBV-12-334	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte VII Ergänzende Unterlagen zur Bekanntmachung der Auslegung und der Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände – Gemeindefestsetzungen – Satzungen der anerkannten Naturschutzverbände [Aufkleber mit rotem Buntstift: „362“]
LBV-12-336	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte VIII Ergänzende Unterlagen zur Halle L – Suche – Ausstattung – Mietvertrag [Aufkleber mit rotem Buntstift: „363“]
LBV-12-337	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte IX Sonstige ergänzende Unterlagen [Aufkleber mit rotem Buntstift: „364“]
LBV-12-338	[mit Bleistift: „TöB“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 23.04.01 bis 07.05.01 Original I Stand: 04.06.2002 [mit Bleistift: „Regal 14“]
LBV-12-339	[mit Bleistift: „TöB“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 08.05.01 bis 10.05.01 Original II Stand: 04.06.2002
LBV-12-340	[mit Bleistift: „priv.“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 31.05.01 bis 18.06.01 Original III Stand: 04.06.2002
LBV-12-341	[mit Bleistift: „priv.“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 19.06.01 bis 02.07.01 Original IV Stand: 04.06.2002

LBV-12-342	[mit Bleistift: „priv.“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 03.07.01 bis 30.07.01 Original V Stand: 04.06.2002
LBV-12-343	[mit Bleistift: „priv.“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 31.07.01 bis 16.08.01 Original VI Stand: 04.06.2002
LBV-12-344	[mit Bleistift: „priv.“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 17.08.01 bis 11.09.01 Original VII Stand: 04.06.2002
LBV-12-345	[mit Bleistift: „priv.“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 13.09.01 bis 28.09.01 Original VIII Stand: 04.06.2002
LBV-12-346	[mit Bleistift: „TöB“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 12.11.01 bis 26.11.01 Original IX Stand: 04.06.2002 Bd.
LBV-12-347	[mit Bleistift: „TöB“] LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 27.11.01 bis 19.12.01 Original X Stand: 04.06.2002
LBV-12-348	(grüner Punkt) LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Niederschrift vom 28.01.02 – 29.01.02 [Korrekturüberklebung mit grünem Filzstift: „Einzelerörterung – persönl. Daten] Original [Korrekturüberklebung (ohne Aufschrift)] IX Stand: 04.06.2002 [Aufkleber mit blauem Kugelschreiber: „(unleserliches Zeichen) A 1001.04“, mit rotem Kugelschreiber: „378“]
LBV-12-349	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Einzelerörterungstermine
LBV-12-350	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld -Piepenhagen-
LBV-13-351	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t002 t005 t007 t008 t009 t012 [mit Bleistift: „MASBP“] t013 Stellungnahmen Erwiderungen 1
LBV-13-352	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t015 [mit Bleistift: „mLUR + t016 GL] t005 t017 [mit Bleistift: „SenStadt“] t017el [mit Bleistift: „SenStadt“] t018 [mit Bleistift: „mSWV“] Stellungnahmen Erwiderungen 2
LBV-13-353	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t019 [mit Bleistift: „MWMt] t020-t023 [mit Bleistift: „Mdl, SenWirt,“] t025 [mit Bleistift: „SenFür, m□“] t026 [mit Bleistift: „hd Geomiss“]

	t028 – t032 [mit Bleistift: „hd Bergamt“] t034 [mit Bleistift: „LUA“] t035 [mit Bleistift: „DenkmalA“] Stellungnahmen Erwiderungen 3
LBV-13-354	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t036 t038 t040 [mit Bleistift: „Af□“] t041 t042 Stellungnahmen Erwiderungen 4
LBV-13-355	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t044 t046 t047 t049a t050 – t055 t055a Stellungnahmen Erwiderungen 5
LBV-13-356	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t056 t057 Stellungnahmen Erwiderungen 6
LBV-13-357	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t058 Stellungnahmen Erwiderungen 7
LBV-13-358	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t059 t060 t063 – t070 t072 Stellungnahmen Erwiderungen 8
LBV-13-359	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t073 Stellungnahmen Erwiderungen 9
LBV-13-360	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t074 Stellungnahmen Erwiderungen 10
LBV-13-361	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t075a t076 t077 t077a t078 t078a Stellungnahmen Erwiderungen 11
LBV-13-362	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t079 t081 t084 t085 t086 t091 t092 t093a t093 t094 Stellungnahmen Erwiderungen 12
LBV-13-363	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t095 t095a t095b Stellungnahmen Erwiderungen 13
LBV-13-364	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t095 – 147073 Stellungnahmen Erwiderungen 14
LBV-13-365	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t096 t096a Stellungnahmen Erwiderungen 15
LBV-13-366	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t097 – 11193 t097 – 11201 Stellungnahmen Erwiderungen 16
LBV-13-367	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t098 t098a Stellungnahmen Erwiderungen 17

LBV-13-368	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t098a Stellungnahmen Erwiderungen 18
LBV-13-369	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t099 – 11194 t099 Stellungnahmen Erwiderungen 19
LBV-13-370	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB T101 T101a Stellungnahmen Erwiderungen 20
LBV-13-371	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t102 t102 – 147523 Stellungnahmen Erwiderungen 21
LBV-13-372	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t103 – 7183 t103 – 7413 t105 t106 t107 Stellungnahmen Erwiderungen 22
LBV-13-373	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t119 t119a t120a t120 Stellungnahmen Erwiderungen 24
LBV-13-375	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t121 t122 t124 t125 t131 t138a t138, Teil 1-5 Stellungnahmen Erwiderungen 25
LBV-13-376	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t142 – t143 t146 t150 – t152 t154 – t156 t158 – t161 t164 t166 – t170 Stellungnahmen Erwiderungen 26
LBV-13-377	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t172 t173 Stellungnahmen Erwiderungen 27
LBV-13-378	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t174 t174a/e t175 – t179 t181 – t184 t186 t189 – t191 t191a t192 – t194 Stellungnahmen Erwiderungen 28
LBV-13-379	LBVS Dezernat 24/2 644/1 Anhörungsverfahren des Flughafens Berlin-Schönefeld TÖB t195 t196 t197a t198 – t200 Stellungnahmen Erwiderungen 29
LBV-14-380	[mit grünem Filzstift: „Haupteinwender Betroffene“] [mit Bleistift: „Vollmachten“]
LBV-14-381	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld -Vollmachten-
LBV-14-382	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte Verwaltungshelfer RWTÜV Beispiele für Bearbeitung von Individualeinwendungen [mit Bleistift: „(Satz 15) 014126 – 014441“]

LBV-14-383	LBVS Dezernat 24/2 6441/1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld Beiakte Verwaltungshelfer RWTÜV Beispiele für Bearbeitung von Einwendungen wie M 8 [mit Bleistift: „(Satz 36) 035405 – 035443“]
LBV-14-384	(grüner Punkt) LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Grunderwerbsverzeichnis Teil II
LBV-14-385	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nachträgliche Auslegung 2003 Landkreis MOL und LOS G-6441/1 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „367“] Band 3
LBV-14-386	LBVS Dezernat 24/2 6441 / 1 Anhörungsverfahren Ausbau des Flughafens Berlin – Schönefeld Gewerbsverzeichnis Teil I [Schutzfolie fast vollständig abgelöst]
LBV-14-387	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nachträgliche Auslegung 2003 Durchführung des ergänzenden Anhörungsverfahrens Band I G-6441/1 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „365“] Band 1 [auf der Innenseite des Ordners befindet sich auf der schmalen Seite ein gelber Punkt]
LBV-14-388	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nachträgliche Auslegung 2003 Durchführung des ergänzenden Anhörungsverfahrens Band II G-6441/1 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „366“] Band 2
LBV-14-389	Flughafen Berlin Schönefeld GmbH Schönefeld Klarstellungen zu den Erweiterungen der TÖB Stellungnahmen
LBV-15-390	Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 06 Unterbrochene Straßen und Wege Verbindungsweg zwischen der L75 und der K6163 Band: G Berichte: G 1.2 Pläne: G-9400.0-A2, G-9400.9-A2, G-9500.0-A1, G-9500.9-A1, G-9600.0-A1, G-9600.9-A1 Band: H Berichte: H 1-9 Pläne: H4.3-1 A2, H 4.3-4 A2, H 4.3-5 A1, H 6.2-2 A3, H 6.2-5 A3 Band: L Berichte: Pläne: L2.2-5 – A1 2 (von 2) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „18“] [Titelblatt auf Front:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 06 Unterbrochene Straßen und Wege Verbindungsweg zwischen der L 75 und der K6163 Original [aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]

LBV-15-391	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 Anträge angeforderter Planfeststellungsbeschlüsse 6441/1/101/Anträge
LBV-15-392	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nachträgliche Auslegung 2003 Allgemeiner Schriftwechsel mit Bürgern (keine Einwendungen) G-6441/1 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „372“] Band 8
LBV-15-393	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nachträgliche Auslegung 2003 Stellungnahmen Ämter Gemeinden G-6441/1 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „371“] Band 7 [auf der Vorderseite befindet sich ein Aufkleber mit blauem Kugelschreiber: „Original“]
LBV-15-394	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nachträgliche Auslegung 2003 Stellungnahmen TÖB Naturschutzverbände sonstige Stellen (u.a. Kirchen) G-6441/1 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „370“] Band 6 [auf der Innenseite befindet sich auf der schmalen Seite ein gelber Punkt]
LBV-15-395	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nachträgliche Auslegung 2003 Stellungnahmen der Anhörungsbehörde (§ 73 Abs. 9 VwVfGBbg) mit Anlagen G-6441/1 Band 9
LBV-15-396	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nachträgliche Auslegung 2003 Landkreis TF und PM G-6441/1 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „369“] Band 5 [auf der Innenseite befindet sich auf der schmalen Seite ein gelber Punkt]
LBV-15-397	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen des Landes Brandenburg Recht, Planfeststellung Öffentlichkeitsarbeit Anhörungsverfahren Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nachträgliche Auslegung 2003 Landkreis LDS G-6441/1 [Aufkleber mit rotem Buntstift: „368“] Band 4
LBV-15-398	Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 06 Unterbrochene Straßen und Wege Verbindungsweg zwischen der L75 und der K6163 Antrag Band: B Berichte: B1-B6, B7 Pläne: B1-1 – A1, B1-2 – A1, B7-1 – A3, B7-2 – A2 Band: C Berichte: C1, C2 Pläne: C 6-0, C 6-1A1, C 6-3.1, C 6-3.2, C 6-3A1, C6-4A1, C

	<p>6-5A1, C 6-13, C 6-14 Band: F Berichte: F5 Pläne: F 5.1-3A1, F 5.1-4A1, F 5.1-5A1 1 (von 2) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „17“]</p> <p>[Titelblatt auf Front:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 06 Unterbrochene Straßen und Wege Verbindungsweg zwischen der L 75 und der K6163 Original</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-15-399	<p>Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 64441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1 Gegenäußerung der FBS zu den Argumenten der TÖB im ergänzenden Anhörungsverfahren [Aufkleber mit rotem Buntstift: „374“] Band 10</p> <p>[auf der Front Aufkleber, der sich schon ablöst, mit blauem Kugelschreiber: „Original“]</p>
LBV-15-400	<p>Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44/1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Anträgen auf Planänderungen Nr. 01 – 09 und geänderten LBP und Stellungnahme der privaten Betroffenen zu den Anträgen auf Planänderungen Nr. 01 – 09 I.</p>
LBV-16-401	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/1a“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 01 Entwässerung Änderung Ausbau Glasowbach Antrag Band: B Berichte: B 7 Pläne: B 7-1-A1 1 (von 1) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „5“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 01 Entwässerung Änderung Ausbau Glasowbach B Flugbetriebsflächen, Bauliche Anlagen</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-16-402	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/1b“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 01 Entwässerung Änderung Ausbau Glasowbach Band: E Berichte: Erläuterungsbericht, Kapitel: E 0, E 6, E 7, E 10, E 11 Pläne: E1-1A1, E 2-1A1 E 6-39A1, E 6-43 A1, E 6-44A1, E 6-47A1 bis E 6-50A1 E 6-53A1 E 6-55 bis E 6-57 E7-1A1, E 7-3A1, E 7-5A1, E 7-6A1 1 (von 1) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „6“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 01 Entwässerung Änderung Ausbau Glasowbach E Entwässerung</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p>

	[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]
LBV-16-403	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/Ib“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 03 Verkehrsanbindung Schiene Geänderte Westanbindung Band: D Berichte: D 1 D 2 D 8 Pläne: D3-01a bis D 3-03a D 4-00a bis D 4-14a D5-03a bis D 5-09.1 D 6-02.1 bis D 6-07a D 7-02a D 8-01a bis D 8-14a D 9-01a bis D 9-14a D 9-15 bis D 9-22 2 (von 3) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „15“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 03 Verkehrsanbindung Schiene Geänderte Westanbindung Original</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-16-404	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/Id“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 01 Entwässerung Änderung Ausbau Glasowbach Band: G Berichte: G 1.2-A1 Pläne: G-9189.9-A1 G-9300.0-A1 G-9300.9-A1 G-9401.9-A1 G-9501.9-A1 1 (von 1) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „8“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 01 Entwässerung Änderung Ausbau Glasowbach G Grunderwerb</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-16-405	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/Ic“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 01 Entwässerung Änderung Ausbau Glasowbach Band: H Berichte: H1-9 Pläne: H 4.4-1 A1 H 4.3-4 A1 H 6.2-1 A1 H 6.2-5 A1 1 (von 1) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „7“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 01 Entwässerung Änderung Ausbau Glasowbach H Landschaftspflegerischer Begleitplan und Rodeplan</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-16-406	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/II“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 02 Verkehrsanbindung Schiene Abspaltung der Ostanbindung ab Planungskilometer</p>

	<p>10,8+30 Antrag Band: D Berichte: D 1, D 2, D 8 Pläne: D 3-01c, D 3-02c, D 3-03c, D 4-22b, DX-41 Band G: Berichte: G 1.2 Pläne G-0104.0-A1 Band: H Berichte: H 1-10 Pläne: H 4.3-2 A1, H 4.3-3 A1 H 6.2-2 A1, H 6.2-3 A1 1 (von 1) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „13“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 02 Verkehrsanbindung Schiene Abspaltung der Ostanbindung ab Planungskilometer 10,8+30 Original</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-16-407	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/Vc“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 03 Verkehrsanbindung Schiene Geänderte Westanbindung Band: G Berichte: G 1.2-A1 Pläne: G-9301.9-A1 G-9302.0-A1 G-9402.0-A2 G-9402.9-A2 G-9502.0-A1 G-9502.9-A1 G-9503.0-A1 3 (von 3) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „16“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 03 Verkehrsanbindung Schiene Geänderte Westanbindung Original</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-16-408	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/Va“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 03 Verkehrsanbindung Schiene Geänderte Westanbindung Antrag Band: H Berichte: H 1 – 10 Pläne: H 4.3-1 A3, H 6.2-1 A3 Band: M Berichte: M 6 (B) Pläne: M 6-14 B, M 6-16 B 1 (von 3) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „14“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 03 Verkehrsanbindung Schiene Geänderte Westanbindung Original</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-16-409	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/VIIa“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 07 Anpassung an die Planung der A113n Antrag Band: B Berichte: B 7 Pläne: B 7-1-A2 Band: G Berichte: G 1.2 Pläne: G-0001.0-A1 G-0001.9-A1 G-0002.9-A1 G-0003.9-A1 G-0004.0-A1 G-0004.9-A1 G-0102.9-A1 G-0103.0-A1 G-0103.9-A1 1 (von 2) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „19“]</p>

	<p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 07 Anpassung an die Planung der A113n</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-16-410	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/VIII“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 08 Anpassung an die Planung der B96n Antrag Band: G Berichte: G1.2 Pläne: G-2009-A1, G-2010-A1, G-9400.0-A1, G-9400.9-A1, G-9402.0-A1, G-9402.9-A1, G-9499.0-A1, G-9499.9-A1 Band: H Berichte: H 1 – 9 Pläne: H 6.2-1 A2 H 6.2-5 A2 1 (von 1) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „21“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 08 Anpassung an die Planung der B 96n Original</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-17-411	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/VIII“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 09 Landschaftspflegerischer Begleitplan Anpassung der Kompensationsmaßnahmen Antrag Band: G Berichte: G 1.2 Pläne: G-2004-A1, G-2006-A1, G-2012-A1, G-2013-A1, G-2014-A1, G-9604.0-A1, G-9604.9-A1, G-9605.9-A2, G-9704.9-A1, G-9901.0-A1, G-9901.9-A1 Band: H Berichte: H 1 – 10 Pläne: H 6.2-4, A1 H 6.2-5 A4, H 6.2-6 A2, H 6.2-7 A2, H 6.2-9 A1, H 6.2-10 A1 1 (von 1) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „22“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 09 Landschaftspflegerischer Begleitplan Anpassung der Kompensationsmaßnahmen</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-17-412	<p>Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 44/1 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs. 2 UIG aus den nachgereichten Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ I.</p>
LBV-17-413	<p>[Ordnerücken ist eine Kopie, die an beiden Rändern abgeschnitten ist, unten muss das Original beschädigt gewesen sein:] Berliner Flughäfen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 04 Verkehrsanbindung Straßenerweiterung der Westanbindung Antrag Band: G Berichte: G 1.2-A1 Pläne: G-9601.0-A1 Band: H Berichte: H 9 [Handschriftlich (dunkler): „Berichtigungsblatt“, handschriftlich (heller): „Beiakte 100/III“] 1 [Schaden] von 1) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „12“]</p>

	<p>[Titelblatt auf Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 04 Verkehrsanbindung Strasse Änderung der Westanbindung G Grunderwerb H Landschaftspflegerischer Begleitplan und Rodeplan</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-17-414	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/IIa“, kleine blickdicht überklebte Stelle] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 05 Stromversorgung Anschluss Nord, 20 kV Kabeltrasse Änderung UW-Nord Antrag Band: B Berichte: B 7 Pläne: B 7-2-A1 1 (von 3) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „9“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] [mit blauem Kugelschreiber: „Original“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 05 Stromversorgung Anschluss Nord, 20 kV Kabeltrasse Änderung UW-Nord B Flugbetriebsflächen, Bauliche Anlagen</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-17-415	<p>Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 44/1 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs. 2 UIG aus den Unterlagen zum wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren des Planfeststellungsverfahrens „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“</p>
LBV-17-416	<p>Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 44/1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Anträgen auf Planänderungen Nr. 01 – 09 und geänderten LBP und Stellungnahmen der privaten Betroffenen zu den Anträgen auf Planänderungen Nr. 01 – 09 III.</p>
LBV-17-417	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/IIb“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 05 Stromversorgung Anschluss Nord, 20 kV Kabeltrasse Änderung UW-Nord Band: F Berichte: F 2 F 5 Pläne: F 5.1-1 A1 F 5.6-13 A1 2 (von 3) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „10“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] [mit blauem Kugelschreiber: „Original“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 05 Stromversorgung Anschluss Nord, 20 kV Kabeltrasse Änderung UW-Nord F Versorgung</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>

LBV-17-418	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/IIc“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 05 Stromversorgung Anschluss Nord, 20 kV Kabeltrasse Änderung UW-Nord Band: G Berichte: G1.2-A1 Pläne: G-9605.9-A1 G-9705.9-A1 G-9805.0-A1 G-9805.9 G-9806.0 3 (von 3) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „11“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] [mit grünem Kugelschreiber: „Original“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 05 Stromversorgung Anschluss Nord, 20 kV Kabeltrasse Änderung UW-Nord G Grunderwerb</p> <p>[Blatt auf der inneren Vorderseite mit Angaben]</p> <p>[aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-17-419	<p>[Handschriftlich: „Beiakte 100/VIb“] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 07 Anpassung an die Planung der A113n Band: H Berichte: H1-9 Pläne: H 4.3-2 A2 H 6.2-2 A2 H 6.2-6 A1 H 6.2-7 A1 2 (von 2) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „20“]</p> <p>[Titelblatt auf der Vorderseite:] Berliner Flughäfen Ausbau Flughafen Schönefeld Antrag auf Planfeststellung Änderungsantrag Nr. 07 Anpassung an die Planung der A113n [aufgrund des Titelblatts befindet sich die Inventarnummer der LT-V auf der Rückseite]</p>
LBV-17-420	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Monatsberichte Band 3
LBV-17-421	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Monatsberichte Band 2
LBV-18-422	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 44/1 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs. 2 UIG aus den nachgereichten Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld“ II.
LBV-18-423	Ministerium für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. „Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld“ Ordner I
LBV-18-424	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. „Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld“ Ordner II
LBV-18-425	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. „Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld“ Ordner III

LBV-18-426	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner IV
LBV-18-427	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner V
LBV-18-428	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner VI
LBV-18-429	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner VII
LBV-18-430	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner VIII – X
LBV-18-431	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XI
LBV-18-432	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XII
LBV-18-433	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XIII
LBV-18-434	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr d. Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverf. "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XVII
LBV-19-435	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XIV

LBV-19-436	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XV
LBV-19-437	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XVI
LBV-19-438	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XVIII
LBV-19-439	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XIX
LBV-19-440	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XX
LBV-19-441	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXI
LBV-19-442	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXII
LBV-19-443	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXIII
LBV-20-444	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXIV
LBV-20-445	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXV

LBV-20-446	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXVI
LBV-20-447	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXVII
LBV-20-448	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXVIII
LBV-20-449	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXIX
LBV-20-450	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXX
LBV-20-451	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXXI
LBV-20-452	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 1/44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs.2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren "Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld" Ordner XXXII
LBV-21-453	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: D D 2 Bauwerksverzeichnis Schiene Pläne: D 3-01, D 3-01c, D 4-00, D 4-00a, D 4-01, D 4-01a, D 4-02, D 4-02a, D 4-03, D 4-03a, D 4-04, D 4-04a, D 4-05, D 4-05a, D 4-06, D 4-06a, D 4-07, D 4-07a, D 4-08, D 4-09, D 4-10, D 4-11 5
LBV-21-454	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: C C 4.1-0, C 4.2-1, C 4.2-2, C 4.2-2A1, C 4.3-1, C 5.1-0, C 5.2-1, C 5.2-2, C 5.3-1, C 6.0, C 6-1, C 6-1A1, C 6-3, C 6-3A1, C 6-3.1, C 6-3.2, C 6-4, C 6-4A1, C 6-5, C 6-5A1, C 6-6, C 6-7, C 6-8, C 6-9, C 6-10, C 6-13 4
LBV-21-455	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld

	Band: C C 2 Bauwerksverzeichnis Straße Pläne: C 0.1-1, C 0.1-1A1, C 1.1-0, C 1.2-1, C 1.2-2, C 1.2-2A1, C 1.2-3, C 1.2-3A1, C 1.3-1, C 1.3-2, C 1.3-3, C 2.1-0, C 2.2-1, C 2.2-2, C 2.2-3, C 2.2-4, C 2.3-1, C 3.1-0, C 3.2-3, C 3.2-4, C 3.3-1 3
LBV-21-456	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: B Pläne: B 2-11, B 2-12, B 2-13, B 2-14, B 2-15, B 2-27, B 2-28, B 2-29, B 2-87, B 3-1, B 3-2, B 7-1, B 7-1-A3, B 7-2, B 7-2-A2 2
LBV-21-457	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: B B 7 Bauwerksverzeichnis Flughafengelände Pläne: B 1-1, B 1-1-A1, B 1-2, B 1-2-A1, B 1-3, B 1-3-A1, B 2-1 1
LBV-21-458	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/01-301 UVP-Arbeitsgruppe [Aufkleber mit rotem Buntstift: „40“] Band 1 [Aufkleber auf der Vorderseite mit blauem Kugelschreiber: „Original“]
LBV-21-459	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs. 2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren „Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld“ Ordner XXXV
LBV-21-460	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs. 2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren „Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld“ Ordner XXXIV
LBV-21-461	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 44 Umweltinformationen gemäß § 3 Abs. 2 UIG aus den nachgereichten Unterlagen der Träger des Vorhabens zum Planfeststellungsverfahren „Ausbau Flughafen Berlin-Schönefeld“ Ordner XXXIII
LBV-21-462	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-901 Arbeitsgruppe An- und Abflugverfahren EDDB [Aufkleber mit rotem Buntstift: „45“] Band 1
LBV-22-463	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: D Pläne: D 4-12, D 4-12a, D 4-14, D 4-14b, D 4-15, D 4-16, D 4-17, D 4-18, D 4-19, D 4-20, D 4-21, D 4-22, D 4-22b, D 4-40, D 5-03, D 5-03a, D 5-04, D 5-04a, D 5-05, D 5-05a, D 5-06, D 5-06a, D 5-07, D 5-08, D 5-08a, D 5-09, D 5-09a, D 5-09.1, D 5-10, D 5-11, D 5-12, D 5-13, D 5-14, D 5-15 6

LBV-22-464	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: D Pläne: D 6-02.1, D 6-03, D 6-03a, D 6-04, D 6-04a, D 6-05, D 6-05a, D 6-06, D 6-06a, D 6-07, D 6-07a, D 6-08, D 8-01, D 8-01a, D 8-02, D 8-02a, D 8-03, D 8-03a, D 8-04, D 8-04a, D 8-12, D 8-12a, D 8-14b, D 8-21, D 9-01a, D 9-02a, D 9-03a, D 9-04a, D 9-05a, D 9-06a, D 9-12a, D 9-14.1a, D 9-14.2a, D 9-15, D 9-16, D 9-17, D 9-18, D 9-21.2, D 9-22, D 9-22a 7
LBV-22-465	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: E Pläne: E 1-1, E 1-1A, E 1-2, E 1-2A1, E 3-1, E 3-2, E 3-3, E 3-4, E 3-8, E 3-11, E 3-13, E 3-15, E 3-18, E 3-19, E 3-20 8
LBV-22-466	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: E Pläne: E 6-1, E 6-2, E 6-3, E 6-4, E 6-5, E 6-6, E 6-7, E 6-7A1, E 6-8, E 6-8A1, E 6-9, E 6-10, E 6-11, E 6-12, E 6-13 9
LBV-22-467	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: E Pläne: E 6-19, E 6-20, E 6-21, E 6-22, E 6-23, E 6-23A1, E 6-24, E 6-25, E 6-26, E 6-27, E 6-28, E 6-29, E 6-30, E 6-31, E 6-32, E 6-32A1, E 6-33, E 6-33A1 10
LBV-22-468	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: E Pläne: E 6-39, E 6-39A1, E 6-42, E 6-43, E 6-43A1, E 6-44, E 6-44A1, E 6-47, E 6-47A1, E 6-48, E 6-48A1, E 6-49, E 6-49A1, E 6-50, E 6-50A1, E 6-51, E 6-51A1, E 6-52, E 6-52A1, E 6-53, E 6-53A1, E 5-54, E 6-55, E 6-56 11
LBV-22-469	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: E Pläne: E 7-2, E 7-3, E 7-3A1, E 7-4, E 7-5, E 7-5A1, E 8-1, E 8-2, E 8-3, E 8-4, E 8-5, E 8-6, E 8-7, 12
LBV-22-470	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band E: Pläne: E 10-1, E 10-6, E 10-7, E 10-8, E 10-9, E 10-9A1, E 10-10, E 10-11, E 13-1, E 13-2, E 13-3 13
LBV-22-471	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: F Pläne: F 1-1, F 1-2, F 1-3, F 1-4, F 5.1-1, F 5.1-1A1, F 5.1-2, F 5.1-3, F 5.1-3A1, F 5.1-4, F 5.1-4A1, F 5.1-5, F 5.1-5A1 14
LBV-22-472	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: F Pläne: F 5.2-1, F 5.2-2, F 5.2-3, F 5.2-4, F 5.2-5, F 5.2-6, F 5.2-7, F

	5.2-8, F 5.2-9, F 5.2-10, F 5.2-11, F 5.2-12, F 5.2-13, F 5.2-14, F 5.2-15, F 5.2-16, F 5.2-17, F 5.2-18, F 5.2-19, F 5.2-20 15
LBV-23-473	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: F Pläne: F 5.6-1, F 5.6-2, F 5.6-3, F 5.6-4, F 5.6-5, F 5.6-6, F 5.6-7, F 5.6-8, F 5.6-9, F 5.6-10, F 5.6-11, F 5.6-11, F 5.6-12, F 5.6-13, F 5.6-13A1, F 5.7-1 16
LBV-23-474	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: G G 1 Grunderwerbsverzeichnis Pläne: G-0000.0, G-0000.9, G-0001.0, G-0001.0-A1, G-0001.9, G-0001.9-A1, G-0002.0, G-0002.9, G-0002.9-A1, G-0003.0, G-0003.9, G-0003.9-A1, 17
LBV-23-475	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: G Pläne: G-0004.0, G-0004.0-A2, G-0004.9, G-0004.9-A1, G-0099.9, G-0100.9, G-0100.9-A1, G-0101.0, G-0101.9, G-0102.9, G-0102.9-A1, G-0103.0, G-0103.0-A1, G-0103.9, G-0103.9-A1, G-0104.0, G-0104.0-A1, G-0200.0, G-0200.9 18
LBV-23-476	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: G Pläne: G-0201.0, G-0201.9, G-0202.0, G-0202.9, G-0302.0, G-0302.9, G-0303.0, G-0402.9, G-0502.0, G-0502.9, G-0600.9, G-0601.0, G-0601.9, G-0601.9-A1, G-0602.0, G-0604.0, G-8898.0, G-9198.9, G-9198.9-A1, G-9300.0, G-9300.0-A1 19
LBV-23-477	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: G Pläne: G-9300.9, G-9300.9-A1, G-9301.0, G-9301.9, G-9301.9-A1, G-9302.0-A1, G-9398.0, G-9399.0, G-9399.9, G-9400.0, G-9400.0-A2, G-9400.9, G-9400.9-A2, G-9401.0, G-9401.9, G-9401.9-A1, G-9402.0, G-9402.0-A2, G-9402.9, G-9402.9-A2 20
LBV-23-478	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: G Pläne: G-9403.0, G-9403.9, G-9497.9, G-9498.0, G-9498.9, G-9499.0, G-9499.0-A1, G-9499.9, G-9499.9-A1, G-9500.0, G-9500.0-A1, G-9500.9, G-9500.9-A1, G-9501.0, G-9501.9, G-9501.9-A1, G-9502.0, G-9502.0-A2, G-9502.9, G-9502.9-A2, G-9503.0, G-9503.0-A1 21
LBV-23-479	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: G Pläne: G-9503.9, G-9504.0, G-9599.9, G-9600.0, G-9600.0-A1, G-9600.9, G-9600.9-A1, G-9601.0, G-9601.0-A1, G-9601.9, G-9602.0, G-9602.9, G-9603.0, G-9603.9, G-9604.0, G-9604.0-A1, G-9604.9, G-9604.9-A1, G-9605.9, G-9605.9-A2 22

LBV-23-480	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: G Pläne: G-9699.0, G-9699.9, G-9700.0, G-9700.9, G-9701.0, G-9700.9, G-9702.0, G-9702.9, G-9703.0, G-9704.0, G-9704.9, G-9704.9-A1, G-9705.0, G-9705.9, G-9705.9-A1, G-9706.0, G-9799.9, G-9800.9, G-9801.0, G-9801.9 23
LBV-23-481	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: G Pläne: G-9802.0, G-9802.9, G-9803.0, G-9804.0, G-9804.9, G-9805.0, G-9805.0-A1, G-9805.9, G-9806.0, G-9900.0, G-9900.9, G-9901.0, G-9901.0-A1, G-9901.9, G-9901.9-A1, G-9902.0, G-9902.9, G-9903.0 24
LBV-24-482	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Monatsberichte Band 1
LBV-24-483	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/5 Flughäfen Berlin-Brandenburg 6441/5/69 Schallschutzberatung
LBV-24-484	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Vollzugsbericht Band 2
LBV-24-485	[handschriftlich mit grünem Kugelschreiber: „Vertragsakte *** 6410/24“]
LBV-24-486	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Band: G Pläne: G-2001, G-2002, G-2003, G-2004, G-2004-A1, G-2005, G-2006, G-2006-A1, G-2007, G-2008, G-2009, G-2009-A1, G-2010, G-2010-A1, G-2011, G-2012, G-2012-A1, G-2013, G-2013-A1, G-2014, G-2014-A1, G-2015 25
LBV-24-487	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/130 6441/1/130 Änderungsantrag Nr.: ohne Tagschutz Band 1
LBV-24-488	Beiakte I 6441/1/30 Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin Schönefeld 6441/1/130 Tagschutz –Antrag-
Anlage B	Anlage B [kann nicht eingeklebt werden, gehört wahrscheinlich zu LBV-24-488 oder zu LBV-24-489, besteht teilweise aus losen Blättern, die teilweise gefaltete Karten sind, bitte mit Vorsicht behandeln]
LBV-24-489	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-500 Synopse der Argumente [Aufkleber: Stempel: „Zu BVerwG“ handschriftlich mit

	grünem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“ mit rotem Kugelschreiber: „25“]
LBV-24-490	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönfeld Band: H Pläne: H 6.2-7, H 6.2-7E, H 6.2-8, H 6.2-8E, H 6.2-9, H 6.2-9E, H 6.2-10, H 6.2-10E, H 6.2-12E, H 6.2-13E, H 10.5-0, H 10.5-0E, H 10.5-1, H 10.5-1E, H 10.5-2, H 10.5-2E, H 10.5-3, H 10.5-3E, H 10.5-4, H 10.5-4E, H 10.5-5, H 10.5-5E Pläne zur Erläuterung: H 4.4-1E, H 4.4-2E, N Anlage 1, M 21-3 27
LBV-24-491	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 44/1-6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönfeld Band: H H.9 Tabellenanhang Teil 3: Maßnahmenblätter Pläne: H 6.2-0, H 6.2-0E, H 6.2-1, H 6.2-1E, H 6.2-2, H 6.2-2E, H 6.2-3, H 6.2-3E, H 6.2-4, H 6.2-4E, H 6.2-5, H 6.2-5E, H 6.2-6, H 6.2-6E 26
LBV-24-492	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz AG mit LfU Band 1
LBV-25-493	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/53 Stichprobendokumentation zum Schallschutz durch LuBB Beiakte IX Band 1
LBV-25-494	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/53 Stichprobendokumentation zum Schallschutz durch LuBB Beiakte VII Band 1
LBV-25-495	Gemeinsame obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/53 Stichprobendokumentation zum Schallschutz durch LuBB Beiakte VIII Band 1
LBV-25-496	Schallschutzprogramm BER [handschriftlich mit blauem Kugelschreiber: „5/01/32/53 Beiakte VI“] Abschlussdokumentation per 04.05.2020 zum Vollzug der Schallschutzaufgaben für den Ausbau des Verkehrsflughafen [sic!] Berlin-Schönefeld
LBV-25-497	FBB Flughafen Berlin Brandenburg [handschriftlich mit blauem Kugelschreiber: „Beiakte V 5/01/32/53“] Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag IBN 2017 Vollzug der Schallschutzaufgaben Aktenunterlagen zur Überprüfung
LBV-25-498	Schallschutzprogramm [handschriftlich mit blauem Kugelschreiber „Beiakte IV 5/01/32/53“] Abschlussdokumentation zum Vollzug der Schallschutzaufgaben für den Bereich der Start-/ und Landebahnen 07R/25L per 16.01.2017
LBV-25-499	FBB Flughafen Berlin Brandenburg [handschriftlich mit blauem Kugelschreiber: „5/01/32/53 Beiakte III“] Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag IBN Südbahn vom 30.06.14 Vollzug der Schallschutzaufgaben Aktenunterlagen zur Überprüfung – Teil 2
LBV-25-500	FBB Flughafen Berlin Brandenburg [handschriftlich mit blauem Kugelschreiber: „5/01/32/53 Beiakte II“] Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag

	IBN Südbahn vom 30.06.14 Vollzug der Schallschutzauflagen Aktenunterlagen zur Überprüfung – Teil 1
LBV-25-501	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz AG mit TF Band 1
LBV-25-502	FBB Flughafen Berlin Brandenburg [Handschriftlich: „5/01/32/53 Beiakte I“] Schallschutz Dokumentation Erfüllung Schallschutzauflagen temporäre IBN SLB Süd
LBV-26-503	MIL Referat 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsverfahren SXF 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3040 Korrespondenz TdV Band 4 von 6
LBV-26-504	MIL Referat 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsverfahren SXF 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3040 Korrespondenz TdV Band 3 von 6
LBV-26-505	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3040 Korrespondenz TdV Band 2 [Handschriftlich: „v. 6“]
LBV-26-506	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3040 Korrespondenz TdV Band 1 [Handschriftlich: „v. 6“]
LBV-26-507	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3010 Organisation und Allgemeines Band 1 [Handschriftlich: „v. 1“]
LBV-26-508	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3020 Ruhensvereinbarung § 93 a VwGO) Band 1
LBV-26-509	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/56 Rechtsfragen Band 1
LBV-26-510	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/55 Matrix Band 1
LBV-26-511	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101

	Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3030 Gutachten und Verwaltungshelfer Band 1
LBV-26-512	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/54 Sonstige Schallschutzanträge Band 1
LBV-27-513	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3110/ [Handschriftlich: „23“] Eilantrag [das Wort „Eilantrag“ ist von Hand farblich (verblasstes orange) hervorgehoben] Blankenfelde-Mahlow u. a. [Handschriftlich: „OUG 11 S 9.13 (12 S 76.12)“]
LBV-27-514	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau SXF 6441/1/101-3210 Klagen Gemeinden 6441/1/101-3210/27 Gemeinde Blankenfelde-Mahlow u.a. [weißer Aufkleber mit roter Umrandung]
LBV-27-515	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref.44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3210/26 Gemeinde Kleinmachnow u. a. [weißer Aufkleber mit roter Umrandung] Band 2
LBV-27-516	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau SXF 6441/1/101-3210 Klagen Gemeinde [Handschriftlich: „4A5000.10“] 6441/1/101-3210/26 Gemeinde Kleinmachnow u. a. [Handschriftlich: „BVerwG“] [weißer Aufkleber mit roter Umrandung]
LBV-27-517	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3120/15 *** Eilantrag [Das Wort „Eilantrag“ ist von Hand farblich (verblasstes gelb) markiert.]
LBV-27-518	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3120/14 *** u.a. Eilantrag [Das Wort „Eilantrag“ ist von Hand farblich (verblasstes gelb) markiert.] [Handschriftlich wurde „3120/15 ****“ notiert und wieder durchgestrichen.]
LBV-27-519	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3060 Verfassungsbeschwerden

LBV-27-520	MIL Referat 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsverfahren SXF 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3040 Korrespondenz TdV Band 6 von 6
LBV-27-521	MIL Referat 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsverfahren SXF 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3040 Korrespondenz TdV Band 5 von 6
LBV-28-522	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren [Handschriftlich: „Tagschutz NATX“] 6441/1/101-3210/28 Gemeinde Blankenfelde-Mahlow u. a. (OVG wg. Schallschutz) [Handschriftlich: „11 A 19.13 Band 1“]
LBV-28-523	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsverfahren Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren [Handschriftlich: „Tagschutz NATX“] 6441/1/101-3210/28 Gemeinde Blankenfelde –Mahlow u. a. (OVG wg. Schallschutz) [Handschriftlich: „11 A 19.13“] Band 2
LBV-28-524	[Handschriftlich: „BVerwG *** UA (000.7) *** 4 A 1008.07“]
LBV-28-525	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau SXF 6441/1/101-3220 Klagen Private [„6441/1/101-3220/90“ ist wegen schlechter Druckqualität teilweise geraten] *** u. a. [weißer Aufkleber mit roter Umrandung]
LBV-28-526	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau SXF 6441/1/101-3220 Klagen Private 6441/1/101-3220/93 *** u. a. [Handschriftlich mit rotem Kugelschreiber: „****“] [weißer Aufkleber mit roter Umrandung]
LBV-28-527	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/93 ***u. a. [weißer Aufkleber mit roter Umrandung] Band 2
LBV-28-528	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau SXF 6441/1/101-3220 Klagen Private 6441/1/101-3220/94 *** u. a. [Handschriftlich mit rotem Kugelschreiben: „****“] [weißer Aufkleber mit roter Umrandung (verdeckt teilweise das „**“ von „****“)]

LBV-28-529	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungs- streitverfahren 6441/1/101-3220/94 *** u. a. [weißer Aufkleber mit roter Um- randung] Band 2
LBV-28-530	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau SXF 6441/1/101-3220 Klagen Private 6441/1/101-3220/95 *** u. a. [Handschriftlich mit rotem Kugelschreiber: „R“] [weißer Aufkleber mit roter Umrandung (überdeckt teilweise das „R“)]
LBV-28-531	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungs- streitverfahren 6441/1/101-3220/95 *** u. a. [weißer Aufkleber mit roter Um- randung] Band 2
LBV-29-532	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau SXF 6441/1/101-3220 Klagen Private 6441/1/101-3220/97 *** u. a. [weißer Aufkleber mit roter Umrandung (über- deckt teilweise die „3“) [Handschriftlich mit schwarzem Filzstift „3“]
LBV-29-533	[Handschriftlich: „*** u. a. ./ Land Brandenburg Klage vom 8. März 2011 Ab- schrift nebst Anlagen K 1 – K 27 [weißer Aufkleber mit roter Umrandung]
LBV-29-534	[Handschriftlich: „*** u. a. ./ Land Brandenburg Klage vom 8. März 2011 An- lagen K 28 – K 39 [weißer Aufkleber mit roter Umrandung]
LBV-29-535	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau SXF 6441/1/101-3220 Klagen Private 6441/1/101-3220/98 *** u. a. [weißer Aufkleber mit roter Umrandung]
LBV-29-536	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungs- streitverfahren 6441/1/101-3220/98 *** u. a. [weißer Aufkleber mit roter Um- randung] Band 2
LBV-29-537	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 [„Planfeststellungsbeschluss“ aufgrund schlechter Druckqualität ist dieses Wort bei etlichen Buchstaben geraten] Ausbau SXF 6441/1/101-3220 Klagen Private [Handschriftlich: „4 A „7002.11“] 6441/1/101-3220/99 [aufgrund schlechter Druckqualität sind die fett gedruckten Ziffern geraten] *** u. a. [Handschriftlich in gelber Schrift auf weißem Grund (niedriger Kontrast):

	„***“) [weißer Aufkleber mit roter Umrandung (überdeckt teilweise das „**“ von „***“)]
LBV-29-538	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/99 *** u. a. [weißer Aufkleber mit roter Umrandung] Band 2
LBV-29-539	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 [„Planfeststellungsbeschluss“ wegen schlechter Druckqualität aus anderen Aktenrücken erschlossen] Ausbau SXF 6441/1/101-3220 Klagen Private [Handschriftlich: „UA 7003.11“] 6441/1/101-3220/100 [Ziffern in Fettdruck wegen schlechter Druckqualität geraten] *** u. a. [Handschriftlich: „BVerwG“ (der letzte Buchstabe sieht eher aus wie ein „K“)] [weißer Aufkleber mit roter Umrandung]
LBV-29-540	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/100 *** u. a. [weißer Aufkleber mit roter Umrandung] Band 2
LBV-30-541	[Handschriftlich: „NZB BVerwG *** *** *** Blankenf.-Mahlow „0,005 x 35“ [sic!]“]
LBV-30-542	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsverfahren Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/105 *** Band 2
LBV-30-543	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/105 *** Band 1
LBV-30-544	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsverfahren Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/105 *** u. a. Band 2
LBV-30-545	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsverfahren Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220 [Handschriftlich: „/104“] vu. a. [Handschriftlich: „Band 1“]
LBV-30-546	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101

	Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/103 FBB GmbH [Handschriftlich: „OVG B-Bbg Bescheid v. 2.7.12 11 A 11.13
LBV-30-547	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/102 *** u. a. (***) u. a.) Band 2
LBV-30-548	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/102 [Handschriftlich: „*** u. a. (**)*** u. a. [Handschriftlich: „)“] (Schallschutz) Band 1
LBV-30-549	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren 6441/1/101-3220/101 *** u. a. [Handschriftlich: „OVG 12 S 27.12 OVG 1 K 132.12 OVG 1 K 141.13 Neu OVG 6 K 66.14“] Band 2
LBV-30-550	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsbeschluss Ausbau SXF 6441/1/101-3220 Klagen Private 6441/1/101-3220/101 *** u. a.
LBV-31-551	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planfeststellungsverfahren Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-3000 Verwaltungsstreitverfahren [Handschriftlich: „OVG 11 A 24.13] 6441/1/101-3220/106 *** [Handschriftlich: „5/01/30-50“]
LBV-31-552	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/01 Berlin-Schönefeld [Handschriftlich: „/114“] Musterverfahrensvereinbarung 6441/1/114/3000/3020
LBV-31-553	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3210 Klagen Gemeinden 6441/1/114-3210/1 Gemeinde Blankenfelde-Mahlow u. a. Band 1
LBV-31-554	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3210 Klagen Gemeinden 6441/1/114-3210/1 Gemeinde Blankenfelde-Mahlow u. a. Band 2

LBV-31-555	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3210 Kla- gen Gemeinden 6441/1/114-3210/1 Gemeinde Blankenfelde-Mahlow u. a. Band 3
LBV-31-556	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3210/1 Gemeinde Blankenfelde-Mahlow u. a. Band 4
LBV-31-557	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3210/1 Gemeinde Blankenfelde-Mahlow u. a. Band 5
LBV-31-558	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-2110 Kla- gen Gemeinden 6441/1/114-3210/1 Blankenfelde-Mahlow u. a. Band 6
LBV-31-559	[Handschriftlich: „VG (P) 3 K 329/18 3 K 355.10 OVG 12,8.83.10 3 L 207.16 VG (GB) Verw-Streitverfahren mit Federführung Ref. 14“ Dieses Etikett hat eine schlechte Papierqualität, ist teilweise abgerissen und fehlend. An der Fehlstelle wurde auf dem beschädigten Ordnerrücken geschrieben. Für die korrekte Transkription der Registriernummern wird keine Garantie übernom- men.]
LBV-31-560	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Kla- gen Private 6441/1/114/3220/1 Wohnungsverwaltungs- und Baugesellschaft Blankenfelde mbH [Handschriftlich: „Band 1“]
LBV-32-561	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Kla- gen Private 6441/1/114/3220/3 *** [Handschriftlich: „*“] u. a. Band 5
LBV-32-562	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Kla- gen Private 6441/1/114/3220/3 *** u. a. (ehemals *** u. a.) [Handschriftlich: „Band 4“] Band 4
LBV-32-563	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Kla- gen Private 6441/1/114/3220/3 *** u. a. (ehemals *** u. a.) Band 3

LBV-32-564	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114-3220/3 *** u. a. (ehemals *** u. a.) Band 2
LBV-32-565	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114/3220/3 [Handschriftlich: „(“]*** u. a. [Handschriftlich: „) jetzt *** u. a. Band 1“]
LBV-32-566	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114-3220/2 Air Berlin Band 3
LBV-32-567	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114-3220/2 Air Berlin Band 2
LBV-32-568	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114-3220/1 Wohnungsverwaltungs- und Baugesellschaft Blankenfelde-Mahlow [Handschriftlich: „Band 2“] Band 2
LBV-32-569	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114-3220/2 Air Berlin
LBV-33-570	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114-3220/4 *** u. a. Band 9
LBV-33-571	[Handschriftlich: „MIL 44 (“] Rechtsanwälte *** und Partner [Handschriftlich: „)“]*** u. a. ./ Land Brandenburg BVerwG 4 A 4001.10 [Handschriftlich: „(Inhalt:“] Replik vom 21. Dezember 2010 Abschrift nebst Anlagen K 62 bis K 82 [Handschriftlich: „) 44-6441/1/114-3220/4 *** u. a. Band 8)“]
LBV-33-572	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220/4 *** u. a. Band [Handschriftlich: „7“]
LBV-33-573	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114

	Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114-3220/4 *** u. a. Band 6
LBV-33-574	Rechtsanwälte *** und Partner *** u. a. ./ Land Brandenburg BVerwG 4 A 4001.10 Klagebegründung vom 28. März 2010 [Handschriftlich: „IV“] Anlagen K 56 bis K 59 [Handschriftlich: „+ K 60 44-6441/1/114-3228/4 5“]
LBV-33-575	Rechtsanwälte *** und Partner *** u. a. ./ Land Brandenburg BVerwG 4 A 4001.10 Klagebegründung vom 28. März 2010 [Handschriftlich: „III“] Anlagen K 39 bis K 55 (für das Gericht) [Handschriftlich: „44-6441/1/114-3220/4 4“]
LBV-33-576	Rechtsanwälte *** und Partner *** u. a. ./ Land Brandenburg BVerwG 4 A 4001.10 Klagebegründung vom 28. März 2010 [Handschriftlich: „II“] Anlagen K 1 bis K 38 [Handschriftlich: „44-6441/1/114-3220/4 3“]
LBV-33-577	Rechtsanwälte *** und Partner *** u. a. ./ Land Brandenburg BVerwG 4 A 4001.10 Klagebegründung vom 28. März 2010 [Handschriftlich: „I Eine“] Zwei [Das vorangehende Wort ist handschriftlich mit grün markiert und durchgestrichen.] Abschriften [Das vorangegangene Wort ist handschriftlich mit grün markiert und der letzte Buchstabe ist durchgestrichen. Handschriftlich: „44-6441/1/114-3220/4 2“]
LBV-33-578	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114-3220/4 *** u. a. [Handschriftlich: „1“]
LBV-33-579	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Klagen Private 6441/1/114-3220/3 *** u. a. (ehemals *** [Das vorangehende Wort ist handschriftlich unterstrichen und mit einem verweisenden Pfeil versehen.] u. a.) [Der vorgenannte Pfeil verweist auf das handschriftliche „Hier“. Darunter steht das handschriftliche Korrekturzeichen „Absatz“ gefolgt von dem handschriftlichen „Klagerücknahme“] Band 6
LBV-34-580	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/30/50/2 OVG 6 A 6.18 (vorher: BVerwG 4 A 14.17) Band 1
LBV-34-581	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/30/50/2 OVG 6 A 2.18 (Blankenfelde-Mahlow ...) Band 3
LBV-34-582	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/30/50/2 OVG 6 A 2.18 (Blankenfelde-Mahlow ...) Band 2
LBV-34-583	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/30/50/2 OVG 6 A 2.18 (Blankenfelde-Mahlow ...) Band 1

LBV-34-584	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/30/50/2 OVG 6 A 2.16 *** Band 2
LBV-34-585	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/30/50/2 OVG 6 A 2.16 *** Band 1
LBV-34-586	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/30/50/1 OVG 4 A 14.17 (Bürgerverein Berlin-Brandenburg e. V.) Band 2
LBV-34-587	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/30/50/1 4 A 14.17 (Bürgerverein Berlin-Brandenburg e. V.) Band 1
LBV-34-588	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Kla- gen Private 6441/1/114-3220/6 *** (OVG 12 A 1.12)
LBV-34-589	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-3220 Kla- gen Private 6441/1/114-3220/4 *** u. a. Band 10
LBV-35-590	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Bran- denburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-600 Raumordnung [Aufkleber mit rotem Buntstift: „42“] Band 1
LBV-35-591	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Bran- denburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-600 Raumordnung [Aufkleber mit rotem Buntstift: „43“] Band 2
LBV-35-592	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Bran- denburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-100 Verfahrensablauf/Organisation [Aufkleber mit rotem Bunt- stift: „1“] Band 1
LBV-35-593	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Bran- denburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-100 Verfahrensablauf/Organisation [Aufkleber mit rotem Bunt- stift: „2“] Band 2 [Auf der Vorderseite: Aufkleber mit blauem Kugelschreiber: „Original“]
LBV-35-594	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Bran- denburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-100 Verfahrensablauf, Organisation [Aufkleber mit rotem Bunt- stift: „4“] Band 4

LBV-35-595	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-100 Verfahrensablauf/Organisation [Aufkleber mit rotem Buntstift: „3“] Band 3 [Auf der Vorderseite: Aufkleber mit blauem Kugelschreiber: „Original“]
LBV-35-596	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-300 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) Aufkleber mit rotem Buntstift: „34“] Band 1
LBV-35-597	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 6 644 Bodenorganisation 6 6441 Flughäfen 6 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-300 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „35“] Band 2
LBV-35-598	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-300 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) [Aufkleber mit rotem Buntstift: „36“] Band 3
LBV-35-599	[mit schwarzem Filzstift: „Beiakte zu 6441/1/101-300“] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „37“] [Auf der Vorderseite:] Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 44 Luftfahrt, Wetterdienst Gutachterliche Prüfung von Umweltverträglichkeitsuntersuchungen im Rahmen der Ausbauplanungen des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld Bericht zu Phasen 1 bis 3 *** international Hauptabteilung Umweltplanung und Umwelttechnik/Büro Potsdam der Niederlassung Berlin Potsdam, Dezember 1997
LBV-35-600	[Pappschild mit schwarzem Filzstift: „Beiakte zu 6441/1/101-300“] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „38“] [Auf der Vorderseite:] Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Referat 44 Luftfahrt, Wetterdienst „Gutachterliche Prüfung von Umweltverträglichkeitsuntersuchungen im Rahmen der Ausbauplanungen des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ Bericht zu Phase 4 und 5 *** international GmbH Neu-Isenburg, Mai 1998
LBV-35-601	[Pappschild mit schwarzem Filzstift: „Beiakte zu 6441/1/101-300“] [Aufkleber mit rotem Buntstift: „39“]
LBV-35-602	Ministerium für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem

	6441/1/101-1400 Luftschadstoffe [Aufkleber mit rotem Buntstift: „71“ und mit Bleistift: „***“] Beiakte I
LBV-36-603	Ministerium für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-1400 Luftschadstoffe [Aufkleber mit rotem Buntstift: „70“] Band 1
LBV-36-604	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen, Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-1400 Luftschadstoffe [Aufkleber mit rotem Buntstift: „73“] Beiakte III
LBV-36-605	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen Ausbau Flughafen [Aufkleber mit rotem Buntstift: „69“ überklebt „Berlin-Schönefeld“]ld 2. 6441/01/101/-1200 Fluglärm
LBV-36-606	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-1400 Luftschadstoffe [Aufkleber mit rotem Buntstift: „72“] Beiakte III
LBV-36-607	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen Ausbau Flughafen [Aufkleber mit schwarz-weiß kopiertem rotem Buntstift, der mit rotem Filzstift nachgezeichnet wurde: „68“ und das Wort „Berlin-Schönefeld“ überdeckt. Das Ordner-Etikett samt diesem Aufkleber ist eine Kopie.] 1. 6441/1/101-1200 Fluglärm
LBV-36-608	Ministerium für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/101 Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/101-900 An- und Abflugverfahren [Aufkleber mit rotem Buntstift: „44“] Band 1
LBV-36-609	Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ Ordner I Planunterlagen Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH [Auf der Vorderseite:] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ Ordner I Planunterlagen Oktober 2007
LBV-36-610	Land Brandenburg Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ Anlage zum Ordner II Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung

LBV-36-611	Land Brandenburg Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ Ordner II Unterlagen zur Information Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung [Auf der Vorderseite:] Ministerium für Infrastruktur des Landes Brandenburg Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ Ordner II Unterlagen zur Information Oktober 2007
LBV-37-612	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ Lärmschutzkonzept BBI Anträge [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit deutlichem rotem Kugelschreiber: „12“] Band 2 von 3
LBV-37-613	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ Lärmschutzkonzept BBI Anträge [Aufkleber mit verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit deutlichem rotem Kugelschreiber: „11“] Band 1 von 3
LBV-37-614	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/1/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ [mit grünem Kugelschreiber: „Ordner 1“] Verfahrensablauf [Auf der Vorderseite: mit blauem Kugelschreiber direkt auf dem Ordner: „AHB“]
LBV-37-615	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ Lärmschutzkonzept BBI Protokolle und Anlagen Einwender 14.04. – 18.04.2008 [Aufkleber mit stark verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „9“]
LBV-37-616	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ Lärmschutzkonzept BBI Protokolle und Anlagen Einwender 21.04. – 25.04.2008 [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“ mit stark verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „10“]
LBV-37-617	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ Lärmschutzkonzept BBI Protokolle und Anlagen Träger öffentlicher Belange 07.04. – 11.04.2008 [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“ mit stark verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „8“]
LBV-37-618	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/1/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau

	des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ Lärmschutzkonzept BBI Ordner II Erörterungstermin
LBV-37-619	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/1/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ Stellungnahmen TöB, anerkannte Verbände Ordner II [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“ mit stark verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „7“]
LBV-37-620	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/1/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ Stellungnahmen TöB, anerkannte Verbände Ordner I [Aufkleber mit stark verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „6“]
LBV-38-621	[Copy-Shop artiges Buch, Titelblatt:] Land Berlin (Wappen) Land Brandenburg (Wappen) Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbericht Planergänzungsverfahren „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ 07. April 2008 – 11. April 2008 Erörterung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, anerkannter Verbände und sonstiger Stellen 14. April 2008 – 25. April 2008 Erörterung der fristgerechten Einwendungen Betroffener Stand: 24. Juli 2008 Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Mittelstraße 9 12529 Schönefeld Telefon 030 634159-101, Telefax 030 634159-102 Bankverbindung Landeshauptkasse Potsdam Kto. Nr.: 16001500 BLZ: 100 000 00 Deutsche Bundesbank Filiale Berlin
LBV-38-622	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20.10.2019 AZ.: 44-6441/1/114 44-6441/1/114
LBV-38-623	[mit grünem Kugelschreiber: „Beiakte III“] Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/101 Planergänzung Lärmschutzkonzept Vertrauliche Daten der Luftverkehrsgesellschaften Band 1 von 1 [Aufkleber mit stark verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „21“]
LBV-38-624	[Handschriftlich: „Planergänzungsverfahren „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ Wer: Stellungnahme zu den Einwendungen zum Themenkomplex Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung *** vom 30. Juni 2009“] [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“ mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „17a“]
LBV-38-625	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Anhörungsbehörde 1115-6441/114 Planergänzungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ Lärmschutzkonzept BBI Anträge [Auf-

	kleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „13“] Band 3 von 3
LBV-38-626	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/ Berlin Schönefeld 6441/1/114 Planergänzung Lärmschutzkonzept [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, verblasste Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „15“] Band 2 von 5
LBV-38-627	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/114 6441/1/114 Planergänzung Lärmschutzkonzept [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „G“, mit verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „14“] Band 1 von 5
LBV-38-628	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin Schönefeld 6441/1/114 Planergänzung Lärmschutzkonzept [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „16“] Band 3 von 5
LBV-38-629	[mit grünem Kugelschreiber: „Beiakte I“] Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin Schönefeld 6441/1/114 6441/1/114 Planergänzung Lärmschutzkonzept [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „19“] Band 1 von 1
LBV-38-630	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin Schönefeld 6441/1/114 6441/1/114 Planergänzung Lärmschutzkonzept [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „18“] Band 5 von 5
LBV-38-631	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin Schönefeld 6441/1/114 6441/1/114 Planergänzung Lärmschutzkonzept [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „17“] Band 4 von 5
LBV-39-632	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-502 *** Band 1 von 2 [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „32“]

LBV-39-633	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-50 [nachträgliche Korrektur: „1“] Intraplan Band 6 von 6 [mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „31“]
LBV-39-634	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-502 *** Band 2 von 2 [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „33“]
LBV-39-635	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-501 Intraplan Band 5 von 6 [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber „30“]
LBV-39-636	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-501 Intraplan Band 4 von 6 [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „29“]
LBV-39-637	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-50 [handschriftlich korrigiert: „1“] Intraplan Band 3 von 6
LBV-39-638	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-501 Intraplan Band 1 von 6 [Aufkleber mit blassem Druck: „Zu BVerwG“ mit blauem Kugelschreiber „4A 4000.09 bis 4001.10“ mit rotem Kugelschreiber: „26“]
LBV-39-639	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-501 Intraplan Band 2 von 6 [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „27“]
LBV-39-640	[mit blauem Kugelschreiber: „Beiakte IV“, gestempelt: „6441/1/1 1 4“] Flughafen Berlin-Brandenburg International Datenerfassungssystem Szenario

	Prognose 20XX [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit verblasster Handschrift: „4A 4000.09 bis 4000.10“, mit rotem Kugelschreiber: „22“]
LBV-39-641	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-503 *** Band 1 von 3 [Aufkleber mit stark verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „34“]
LBV-40-642	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-503 *** Band 3 von 3 [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „36“]
LBV-40-643	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-503 *** Band 2 von 3 [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „35“]
LBV-40-644	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-504 *** [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „37“] Band 1 von 8
LBV-40-645	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-504 *** [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „38“] Band 2 von 8
LBV-40-646	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-504 *** [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „40“] Band 4 von 8
LBV-40-647	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-504 *** [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „41“] Band 5 von 8

LBV-40-648	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-504 *** [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „42“] Band 6 von 8
LBV-40-649	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-504 *** [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „43“] Band 7 von 8
LBV-41-650	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin- Schönefeld 6441/1/118 6441/1/118 BBI-Planänderung Nr. 18 Optimierung der Planungen Flugbetriebsflächen – Rollwege Band 1
LBV-41-651	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin- Schönefeld 6441/1/118 6441/1/118 BBI-Planänderung Nr. 18 Optimierung der Planungen Flugbetriebsflächen – Rollwege Band 2
LBV-41-652	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin- Schönefeld 6441/1/123 6441/1/123 Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes Band 1
LBV-41-653	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin- Schönefeld 6441/1/123 6441/1/123 Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes Band 2
LBV-41-654	[mit schwarzem Kugelschreiber: „Beiakte I 6441/1/118“] (Symbol) Berliner Flughäfen Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin- Schönefeld Unterlage zur Vorprüfung Planänderungsantrag Nr. 18
LBV-41-655	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin- Schönefeld 6441/1/119 [folgende Ziffernfolge mit rotem Kugelschreiber nachgezeichnet:] 6441/1/119 BBI-Planänderung Von Amts wegen Band 1
LBV-41-656	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-504 *** [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „44“] Band 8 von 8
LBV-41-657	[mit blauem Kugelschreiber: „Beiakte II 6441/1/118“] (Symbol) Berliner Flug- häfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 18 Optimierung der

	Planungen Flugbetriebsflächen – Rollwege Beschluss Ordner 2 Band B 1 (von 1) [Auf der Vorderseite:] (Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 18 Optimierung der Planungen: Flugbetriebsflächen – Rollwege
LBV-41-658	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg 6441/1/119 14. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 Planänderung von Amts wegen 1(von 1)
LBV-41-659	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg 6441/1/118 21. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 Optimierung der Flugbetriebsflächen – Rollbahnen 1 (von 1)
LBV-41-660	[mit blauem Kugelschreiber: „Anlage 1 – 4 zum Schriftsatz der RAe ***u.a. vom 11.11.2010 (Bl. 2353 – 2358 Bd. IV GA) * Planergänzung FH Schönefeld – Sichtung der GA u. Stellungnahmen v. 29.02.2008 * Gutachterl. Stellungnahme zum GA v. 9. Mai 2007 * Schriftsatz vom 27.04.07 RA Dr. Gantsch * Schriftsatz vom 26.01.09 Ministerium“] [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 u.a.“, mit rotem Kugelschreiber: „45“]
LBV-42-661	(Symbol) Berliner Flughäfen [mit schwarzem Kugelschreiber: „Beiakte II 6441/1/123“] Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes [folgendes mit einem Kreuz (schwarzer Kugelschreiber) gestrichen:] 3. Zur Planfeststellung beantragte Pläne 4. Zur Planfeststellung beantragte Verzeichnisse und Tabellenanhänge 4.1 Bauwerksverzeichnis 4.2 Grunderwerbsverzeichnis 4.3. Maßnahmenblätter 4.4. Mustermassnahmen-typen 5. Pläne zur Information 6. Technischer Bericht 6.1 Anlage 1 „Hydraulische Berechnung der Regenwasserkanäle“ 6.2 Anlage 2 „Langzeitsimulation“ 6.3 Anlage 3 „Verkehr Landseite AA/BMVg-Strombelastungspläne“ 6.4 Anlage 4 „Pläne Konzept Baufeldfreimachung“ Ordner 2 von 5
LBV-42-662	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 15.3 Eingereichte Unterlagen zur gutachterlichen Äußerung Unterflurbetankungsanlage Ordner 5/2 von 5
LBV-42-663	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 6.5 Anlage 5 „nachrichtliche Pläne“ 6.6 Anlage 6 Gutachterliche Bewertung eines hypothetischen Schadensereignisses – Unterflurbetankungsanlage Ordner 3 von 5
LBV-42-664	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 3. Zur Planfeststellung beantragte Pläne 4. Zur Planfeststellung beantragte Verzeichnisse und Tabellenanhänge 4.1 Bauwerksverzeichnis 4.2 Grunderwerbsverzeichnis 4.3. Maßnahmenblätter 4.4.

	Mustermaßnahmentypen 5. Pläne zur Information [folgendes mit einem Kreuz (schwarzer Kugelschreiber) gestrichen:] 6. Technischer Bericht 6.4 Anlage 1 „Hydraulische Berechnung der Regenwasserkanäle“ 6.2 Anlage 2 „Langzeitsimulation“ 6.3 Anlage 3 „Verkehr Landseite A/BMVg Strombelastungspläne“ 6.4 Anlage 4 „Pläne Konzept Baufeldfreimachung“ Ordner 2 von 5
LBV-42-665	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 1. Antrags schreiben 2. Inhaltsverzeichnis 3. Zur Planfeststellung beantragte Pläne Ordner 1 von 5
LBV-42-666	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 7. Landesplanerische Zuarbeit mit Eingriffsbilanz 8. Gutachten Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit 9. Gutachterliche Stellungnahme Bodenlärm 10. Gutachterliche Stellungnahme Luftschadstoffbelastung und Geruchsimmissionen 11. Gutachterliche Stellungnahme altlastentechnische Situation 12. Gutachterliche Stellungnahme zur Ermittlung der Geräuschimmissionen 13. Gutachterliche Stellungnahme „Auswirkung durch Erschütterungen“ 14. Gutachterliche Äußerung Unterflurbetankungsanlage Ordner 4 von 5
LBV-42-667	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 15. Gutachterliche Äußerung gemäß § 13 (2) Betriebssicherheitsverordnung Unterflurbetankungsanlage 15.1 Gutachterliche Äußerung 15.2 Liste der eingereichten Unterlagen zur gutachterlichen Äußerung Unterflurbetankungsanlage Ordner 5/1 von 5
LBV-42-668	[gelber Punkt] Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/123 6441/1/123 Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes Band 3
LBV-43-669	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 1. Antrags schreiben 2. Verzeichnis der Unterlagen 3. Zur Planfeststellung beantragte Pläne Ordner 1 von 4 [mit schwarzem Kugelschreiber: „(umkreistes) A“]
LBV-43-670	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 7. Landschaftsplanerische Zuarbeit mit Eingriffsbilanz 8. Gutachten Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit 9. Schalltechnisches Gutachten 10. Gutachterliche Stellungnahme Luftschadstoffbelastung und Geruchsimmissionen 11. Gutachterliche Stellungnahme altlastentechnische Situation 12. Gutachterliche Stellungnahme zur Ermittlung der Geräuschimmissionen – Baulärm 13. Gutachterliche Stellungnahme

	„Auswirkung durch Erschütterungen“ 14. Gutachterliche Äußerung Unterflurbetankungsanlage [das letzte „g“ ist unten abgeschnitten] Ordner 4 von 4 [mit schwarzem Kugelschreiber: „(umkreistes) A“]
LBV-43-671	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg 6441/1/123 20. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 Anlagen des Bundes 2 (von 2)
LBV-43-672	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg 6441/1/123 20. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.04.2004 Anlagen des Bundes 1 (von 2)
LBV-43-673	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 6.5 Anlage 5 „nachrichtliche Pläne“ 6.6 Anlage 6 Gutachterliche Bewertung eines hypothetischen Schadensereignisses – Unterflurbetankungsanlage Ordner 3 von 4 [mit schwarzem Kugelschreiber: „(umkreistes) A“]
LBV-43-674	(Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlagen des Bundes 3. Zur Planfeststellung beantragte Pläne 4. Zur Planfeststellung beantragte Verzeichnisse und Tabellenanhänge 4.1 Bauwerksverzeichnis 4.2 Grunderwerbsverzeichnis 4.3. Maßnahmenblätter 4.4. Mustermaßnahmentypen 5. Pläne zur Information 6. Technischer Bericht 6.1 Anlage 1 „Hydraulische Berechnung der Regenwasserkanäle“ 6.2 Anlage 2 „Langzeitsimulation“ 6.3 Anlage 3 „Verkehr Landseite AA/BMVg-Strombelastungspläne“ 6.4 Anlage 4 „Pläne Konzept Baufeldfreimachung“ Ordner 2 von 4 [mit schwarzem Kugelschreiber: „(umkreistes) A“]
LBV-43-675	PÄ-NR. 21 DES Stand: Mai 2010
LBV-43-676	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Verfahrensakte Planänderungsantrag Nr. 21 Band 1
LBV-43-677	[stark verblasste Handschrift: „FBS Erwiderung TdV auf TöB Stellungnahmen PÄ 21“]
LBV-44-678	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/126 6441/1/126 Änderungsantrag Nr.: 25 Optimierung südwestliches Rollbahnsystem Band 1
LBV-44-679	[mit Bleistift: „Beiakte I 6441/1/127“] (Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 26 Sondernutzungsfläche Static Display Area (SDA) 1. Antragsschreiben 2. Verzeichnis der Unterlagen 3. Zur Planfeststellung beantragte Pläne 4. Technischer Bericht 4.1 Anlage 1

	„Hydraulische Berechnung der Regenwasserkanäle“ 4.2 Anlage 2 „nachrichtliche Pläne“ 5. Gutachten Vorprüfung der Umweltverträglichkeit 6. Stellungnahme Baulärmprognose 7. Absichtserklärung Ableitung Regenwasser Ordner 1 von 1
LBV-44-680	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/127 6441/1/127 Änderungsantrag Nr.: 26 Sondernutzungsfläche Static Display Area (SDA) Band 1
LBV-44-681	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/127 6441/1/127 Änderungsantrag Nr.: 26 Sondernutzungsfläche Static Display Area (SDA) Band 2
LBV-44-682	[mit schwarzem Kugelschreiber: „Beiakte I 6441/1/126“] (Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 25 Optimierung südwestliches Rollbahnsystem Beschluss Ordner 2 Band B Ordner 8 Band E 1 (von 1) [auf der Vorderseite:] (Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 25 Optimierung südwestliches Rollbahnsystem
LBV-44-683	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-501 Gutachten Intraplan Band 1
LBV-44-684	{mit verblasstem Kugelschreiber per einfachem Querstrich gestrichen: [mit schwarzem Kugelschreiber: „Beiakte [korrigiert: „H“] 6441/1/1 [korrigiert: „24“] Jan. 2010} Datenerfassungssystem [Aufkleber mit leicht verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 u.a.“, mit rotem Kugelschreiber: „49“]
LBV-44-685	[mit schwarzem Kugelschreiber: „Beiakte [korrigiert: „I“] 6441/1/124“] DES 20XX Stand: Jan. 2010 [Aufkleber mit leicht verblasstem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 u.a.“, mit rotem Kugelschreiber: „48“]
LBV-44-686	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/201 nach der Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/201-600 Raumordnung Band 1
LBV-44-687	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/201/600 Raumordnungsbericht 2008
LBV-44-688	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg 6441/1/126 19. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom

	13.08.2004 Optimierung südwestliches Rollbahnsystem 1 (von 1) [mit Bleistift: „(Symbol für Durchschnitt) 44“] [Ein hervorlugendes Blatt trägt die rot gedruckte Aufschrift „Diesen Ordner nicht scannen!“]
LBV-44-689	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg 6441/1/127 23. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 Sondernutzungsfläche Static Display Area (SDA) 1 (von 1)
LBV-45-690	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-1200/*** Schallschutz [Aufkleber mit rotem Buntstift: „1“, mit schwarzem Kugelschreiber: „4 B 33.13“] [rosafarbener rechteckiger Aufkleber mit Zahnung oben und unten, klebt nur auf der linken Hälfte: Druck: „Oberverwaltungsgericht Berlin [zusätzlicher Stempel: „-Brandenburg“] Beiakte zu [handschriftlich: „55 v. 7.2.13“] OVG [handschriftlich: „70 A“] [von Hand gestrichen:] B [handschriftlich: „7.13“]] Band 1
LBV-45-691	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-1200/*** Schallschutz [Aufkleber mit rotem Buntstift: „2“, mit schwarzem Kugelschreiber: „4 B 33.13“] [rosafarbener rechteckiger Aufkleber mit Zahnung oben und unten, klebt nur auf der linken Hälfte und wurde auf der rechten Hälfte mit einem durchsichtigem Klebestreifen gesichert: Druck: „Oberverwaltungsgericht Berlin [zusätzlicher Stempel: „-Brandenburg“] Beiakte zu [handschriftlich: „55 v. 7.2.13“] OVG [handschriftlich: „70 [wurde in Kellerschrift zu „11“] A“] [von Hand gestrichen:] B [handschriftlich: „7.13“]] Band 2
LBV-45-692	SSP DES 20XX BAF-A BER Flughafen Berlin Brandenburg
LBV-45-693	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-1200 Schallschutz Band 5
LBV-45-694	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/201 nach der Planfeststellung Ausbau Parallelbahnsystem 6441/1/201-900 An- und Abflugverfahren EDDB Band 1
LBV-45-695	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-1200 Schallschutz (Teilakte) Band 1
LBV-45-696	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441/1 Berlin-Schönefeld

	6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-1200 Schallschutz KOPIE Band 4
LBV-45-697	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 6 644 Bodenorganisation 6 6441 Flughäfen 6 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-1200 Schallschutz KOPIE Band 3
LBV-45-698	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-1200 Schallschutz KOPIE Band 2
LBV-45-699	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Referat 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Berlin-Schönefeld 6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-1200 Schallschutz KOPIE Band 1
LBV-45-700	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Referat 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/201 nach Planfeststellung 6441/1/201-1200/** Schallschutz Band 3
LBV-46-701	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Charité und BDL „Lärmwirkungsforschung & Fluglärmschutzgesetz“ Band 1
LBV-46-702	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Beiakte I 5/01/32/50 Schalltechnisches und bauphysikalisches Gutachten zur Umsetzung des baulichen Schallschutzes beim BER 11. August 2016
LBV-46-703	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Band 1
LBV-46-704	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Band 2
LBV-46-705	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/51 Bau-sachverständiger für Schallschutz Band 1
LBV-46-706	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Band 3
LBV-46-707	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Dialogforum AG 2 Band 1
LBV-46-708	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Lüfter Band 1
LBV-46-709	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Band 2

LBV-46-710	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz AG mit FBB Band 1
LBV-47-711	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/50 Schallschutz Vollzugsbericht Band 1
LBV-47-712	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1/124 Planänderung „Korrektur des Nachtschutzgebietes und des Entschädigungsgebietes Außenwohnbereich“ [Aufkleber mit verblasstem Druck: „Zu BVerwG, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 u.a.“, mit rotem Kugelschreiber: „47“] Band 1
LBV-47-713	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/53 Stichprobendokumentation zum Schallschutz durch LuBB Band 1
LBV-47-714	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/53 Stichprobendokumentation zum Schallschutz durch LuBB Sachstandsbericht Band 1
LBV-47-715	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/01/32/51 Bausachverständiger für Schallschutz Band 3
LBV-47-716	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg 5/1/32/51 Bausachverständiger für Schallschutz Band 2
LBV-47-717	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Beiakte II 5/01/32/51 Bausachverständiger für Schallschutz Ergebnisbericht zur Stichprobenkontrolle des Schallschutzprogramms BER Stand: 25.06.2015 Band 1
LBV-47-718	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Beiakte I 5/01/32/51 Bausachverständiger für Schallschutz Ergebnisbericht zur Stichprobenkontrolle des Schallschutzprogramms BER Stand: 30.01.2015 Band 1
LBV-47-719	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Beiakte III 5/01/32/51 Bausachverständiger für Schallschutz Ergebnisbericht zur Stichprobenkontrolle des Schallschutzprogramms BER Stand: 10.08.2017 Band 1
LBV-47-720	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg [mit blauem Kugelschreiber: „Beiakte IV“] 5/01/32/51 Bausachverständiger für Schallschutz Ergebnisbericht zur Stichprobenkontrolle des Schallschutzprogramms BER Stand: 01.09.2020 Band 1
MIL-48-721	Original GL 5 F Gemeinsame Landesplanungsabteilung LEP FS Ergänzendes Verfahren Teil B 32 Exzerpierung der Stellungnahmen B 3 / 32 / 321 Stellungnahmen der TÖBs Bd. 1 Stellungnahmen TÖB 1-9 ohne Gruppe 5 Band 36 GL Berlin-Brandenburg GL 5 [Auf der Vorderseite:] [fliederfarbener rechteckiger Aufkleber mit Zahnung oben, unten und rechts, klebt fast

	durchgehend von der linken Seite nach rechts: „Oberverwaltungsgericht Berlin [handschriftlich: „-Bbg“] Beiakte zu [handschriftlich: „Bl. 89R“] OVG [handschriftlich: „10“] B [handschriftlich wurde das B mit „A“ überschrieben] [handschriftlich: „13.08“]“]
MIL-48-722	Original GL 5 F Gemeinsame Landesplanungsabteilung LEP FS Ergänzendes Verfahren Teil B 32 Exzerpierung der Stellungnahmen B 3 / 32 / 321 Stellungnahmen der TÖBs Bd. 4 Stellungnahmen TÖB-Gruppe 5 (5211 – 5413) Band 40 GL Berlin-Brandenburg GL 5 [Auf der Vorderseite:] [fliederfarbener rechteckiger Aufkleber mit Zahnung oben, unten und rechts, klebt durchgehend: „Oberverwaltungsgericht Berlin [handschriftlich: „-Bbg“] Beiakte zu [handschriftlich: „Bl. 89R“] OVG [handschriftlich: „10“] B [handschriftlich wurde das B mit „A“ überschrieben] [handschriftlich: „13.08“]“]
MIL-48-723	Original GL 5 F Gemeinsame Landesplanungsabteilung LEP FS Ergänzendes Verfahren Teil B 32 Exzerpierung der Stellungnahmen B 3 / 32 / 321 Stellungnahmen der TÖBs Bd. 2 Stellungnahmen TÖB-Gruppe (5001 – 5048) Band 37 GL Berlin-Brandenburg GL 5 [Auf der Vorderseite:] [fliederfarbener rechteckiger Aufkleber mit Zahnung oben, unten und rechts, klebt durchgehend: „Oberverwaltungsgericht Berlin [handschriftlich: „-Bbg“] Beiakte zu [handschriftlich: „Bl. 89R“] OVG [handschriftlich: „10“] B [handschriftlich wurde das B mit „A“ überschrieben] [handschriftlich: „13.08“]“]
MIL-48-724	Original GL 5 F Gemeinsame Landesplanungsabteilung LEP FS Ergänzendes Verfahren Teil B 32 Exzerpierung der Stellungnahmen B 3 / 32 / 321 Stellungn. der TÖBs Bd. 3 Weiteres zur Exzerpierung zu TÖB 5119 (Schulzendorf) Band 39 Berlin-Brandenburg [Auf der Vorderseite:] [fliederfarbener rechteckiger Aufkleber mit Zahnung oben, unten und links, klebt weitestgehend mit Ausnahme der oberen linken Ecke: „Oberverwaltungsgericht Berlin [handschriftlich: „-Bbg“] Beiakte zu [handschriftlich: „Bl. 89R“] OVG [handschriftlich: „10“] B [handschriftlich wurde das B mit „A“ überschrieben] [handschriftlich: „13.08“]“]
MIL-48-725	Original GL 5 F Gemeinsame Landesplanungsabteilung LEP FS Ergänzendes Verfahren Teil B 32 Exzerpierung der Stellungnahmen B 3 / 32 / 321 Stellungnahmen der TÖBs Bd. 3 Stellungnahmen TÖB-Gruppe 5 (5051 - 5193) Band 38 GL Berlin-Brandenburg GL 5 [Auf der Vorderseite:] [fliederfarbener rechteckiger Aufkleber mit Zahnung auf allen vier Seiten, klebt durchgehend: „Oberverwaltungsgericht Berlin [handschriftlich: „-Bbg“] Beiakte zu [handschriftlich: „Bl. 89R“] OVG [handschriftlich: „10“] B [handschriftlich wurde das B mit „A“ überschrieben] [handschriftlich: „13.08“]“]
MIL-49-726	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr [„des“ fehlt] Landes Brandenburg Fluglärnkommision für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 1. bis 10. Sitzung
MIL-49-727	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr [„des“ fehlt] Landes Brandenburg Fluglärnkommision für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 11. bis 22. Sitzung

MIL-49-728	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr [„des“ fehlt] Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 23. bis 27. Sitzung
MIL-49-729	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr [„des“ fehlt] Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 28. bis 32. Sitzung
MIL-49-730	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr [„des“ fehlt] Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 33. bis 37. Sitzung
MIL-49-731	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr [„des“ fehlt] Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 38. bis 41. Sitzung
MIL-49-732	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr [„des“ fehlt] Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 42. bis 46. Sitzung
MIL-50-733	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Allgemeines [mit Bleistift: „Geschäftsordnung“, mit schwarzem Kugelschreiber: „2018 –“] Band [mit schwarzem Kugelschreiber korrigiert: „3“]
MIL-50-734	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Flughafen Berlin-Schönefeld 6441/1/67 Fluglärmkommission Schönefeld (Allgemeines) 2012 – [mit schwarzem Filzstift: „2017 Band 2“]
MIL-50-735	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Flughafen Berlin-Schönefeld 6441/1/67 Fluglärmkommission Schönefeld (Allgemeines) [mit Bleistift: „1999 – 2011, mit schwarzem Filzstift: „Band 1“]
MIL-50-736	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 68. bis 72. Sitzung
MIL-50-737	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 60. bis 67. Sitzung
MIL-50-738	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Sitzungen 47. bis 59. Sitzung
MIL-51-739	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Schreiben von NICHT Mitgliedern Band 1

MIL-51-740	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Schreiben von NICHT Mitgliedern Band 2
MIL-51-741	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Schreiben von Mitgliedern und Gutachten Band 1
MIL-51-742	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Schreiben von Mitgliedern und Gutachten Band 2
MIL-51-743	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 647 Umweltschutzangelegenheiten 6471 Fluglärm 6471/1 Fluglärmkommission 6471/1/1 Fluglärmkommission Schönefeld Mitgliedschaft in der Kommission (Erweiterung) [mit Bleistift: „1“]
MIL-51-744	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 Flughäfen 6441/1 Flughäfen Berlin-Schönefeld 6441/1/67 Fluglärmkommission Schönefeld (Erweiterung) [mit Bleistift: „2“]
MIL-51-745	GL Gemeinsame Landesplanungsabteilung FLK GL Berlin-Brandenburg
MIL-51-746	[mit schwarzem Kugelschreiber: „FLK“]
TF-52-747	A (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-52-748	B – Bā B1 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-52-749	Be – Bh B2 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-52-750	Bi B3 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-52-751	Bo B4 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-52-752	Bra – Bro B5 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-52-753	Bru B6 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-52-754	C (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-53-755	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Ref. 44 64 Luftfahrt 644 Bodenorganisation 6441 6441/1/114 Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ 6441/1/114-504 *** [Aufkleber mit blassem Druck: „Zu BVerwG“, mit blauem Kugelschreiber: „4A 4000.09 bis 4A 4001.10“, mit rotem Kugelschreiber: „39“] Band 3 von 8

TF-53-756	Dj [mit Bleistift: „-“] D2 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-53-757	E (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-53-758	Fa – Fi F1 von 3 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-53-759	Fl – Fo F2 von 3 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-53-760	Fr – Fu F3 von 3 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-53-761	Ga – Ge G1 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-53-762	[mit rosafarbenem Filzstift: „BPV“, mit Bleistift: „BBI [kaum zu erkennen: „Bürgerrachate (Bürgerinitiative???) Mahlow“] Bürgeranfrg. – ***_ ***_ *** – Baugenehmigung Gesetzliche Grundlagen – LEPFS – LuftVG – OLG Koblenz - Umgebungslärm“]
TF-54-763	Gi – Go G2 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-54-764	Gr G3 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-54-765	Gu G4 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-54-766	Haa – Han H1 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-54-767	Hau – Heh H2 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-54-768	Hei – Henk H3 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-54-769	Henn – Henz H4 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-54-770	Her – Hi H5 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-55-771	Ho – Hu H6 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-55-772	I – J (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-55-773	Ka – Ki K1 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-55-774	Kl – Kn K2 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-55-775	Ko K3 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-55-776	Kra – Kri K4 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-55-777	Kro – Kru K5 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-55-778	Ku K6 von 6 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-56-779	La L1 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz

TF-56-780	Le L2 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-56-781	Lo – Lu L3 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-56-782	Li L4 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-56-783	Ma M1 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-56-784	Me M2 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-56-785	Mi – Mo M3 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-56-786	Mu M4 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-57-787	Ros – Ru R4 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-57-788	Ri – Rop R3 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-57-789	Rei – Reu R2 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-57-790	Ra – Reh R1 von 4 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-57-791	Po – Q P2 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-57-792	Pa – PI P1 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-57-793	O (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-57-794	N (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
795	{nicht vergeben}
796	{nicht vergeben}
797	{nicht vergeben}
TF-58-798	Sten-Stu St2 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-58-799	Ta – Th T1 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-58-800	Ti – Tu T2 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-58-801	Sta – Stel St1 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-58-802	Schul – Schw [mit blauem Kugelschreiber „– Schy“] Sch5 von 5 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-58-803	Schm – Schn Sch3 von 5 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-58-804	Scho – Schuh Sch4 von 5 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-58-805	Schie – Schl Sch2 von 5 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz

TF-59-806	Sa – Seh S1 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-59-807	Sei – Sz S2 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-59-808	Scha – Sche Sch1 von 5 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-59-809	U (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz [gelber Aufkleber: „2/23“]
TF-59-810	V (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-59-811	Wec – Wei W2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-59-812	Wa – Web W1 von 5 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-59-813	Wel – Wil W3 von 5 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-60-814	Win – Wiz W4 von 5 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-60-815	Wo – Wz W5 von 5 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-60-816	Z [mit blauem Kugelschreiber: „x; y“] (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-60-817	Schallschutz Archiv Berlin (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-60-818	Schallschutz Archiv LDS (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-60-819	Schallschutz Aktuell (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-61-820	AG Betriebsregelung Arbeitsgruppe/Protokolle [mit schwarzem Kugelschreiber: „ NOISE ABATEMENT“] Validierung der Flugrouten (Symbol) Berlin Schönefeld FLUGLÄRMSCHUTZ-beauftragter
TF-61-821	FLK Aktuell Sitzungsunterlagen Protokolle (Symbol) Berlin Schönefeld FLUGLÄRMSCHUTZ-beauftragter
TF-61-822	FLK Archiv 75. – 80. Sitzung [z fehlt] (04/11 – 09/11) (Symbol) Berlin Schönefeld FLUGLÄRMSCHUTZ-beauftragter
TF-61-823	FLK Archiv 81. – 93. Sitzung [z fehlt] (09/11 – 07/15) Berlin Schönefeld FLUGLÄRMSCHUTZ-beauftragter
TF-62-824 identische Angabe bei TF-62- 833	[keine Aufschrift Ordnerrücken, keine Aufschrift Vorder- oder Rückseite, ersatzweise wird das erste Blatt zitiert:] Zum Punkt 7 der Tagesordnung: Öffentlicher Teil: Informationsvorlage für die 26. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Regionalentwicklung und Bauplanung am Dienstag, dem 03.05.2011 Darlegung des Arbeitsstandes zur Umsetzung des Kreistagsbeschlusses vom 14.09.2009 Vorlagennummer: 4-0361/09-KT Punkt 1: „Der Kreistag beauftragt die Kreisverwaltung, sich mit dem 30-Punkte-Plan zu beschäftigen.“

TF-62-825	[keine Aufschrift Ordnerrücken, keine Aufschrift Vorder- oder Rückseite, ersatzweise wird die Kopfzeile des ersten Blattes zitiert:] Aktualisierung des Arbeitsstandes zur Umsetzung des 30-Punkte-Plans (4-0361/09-KT) zur Sitzung des AfRB am 05.07.2011
TF-62-826	[mit blauem Kugelschreiber: „Volksbegehren“]
TF-62-827	[mit blauem Kugelschreiber: „Dialogforum BBI AG1 Interessenausgl. *** AG2 Lärmschutz *** AG3 Komm. Entwi. *** * Stadtebaul. [sic!] Dialog Workshops“]
TF-62-828	[mit rotem Filzstift: „BBI“, mit blauem Kugelschreiber: „Verpflichtung MIL v. 2.7.12“ mit schwarzem Kugelschreiber: „verschiedene Gutachten“, mit blauem Kugelschreiber: „Klagen gegen MIL ****“]
TF-62-829	SVWE Q – R (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-62-830	[mit schwarzem Kugelschreiber: „Gutachten ****“, mit blauem Kugelschreiber: „1. LK 29.4.10“, mit schwarzem Kugelschreiber: „Blankenfelde-Mahlow“, mit blauem Kugelschreiber: „Baugutachten *** EFH Mahlow“]
TF-62-831	D – Di D1 von 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-63-832	[mit blauem Kugelschreiber: „30. Punkte Plan [sic!] Abrechnung Stand 30.3.11 Stand: 04.7.11“]
TF-63-833 identische Angabe bei TF-62- 824	[keine Aufschrift Ordnerrücken, keine Aufschrift Vorder- oder Rückseite, ersatzweise wird das erste Blatt zitiert:] Zum Punkt 7 der Tagesordnung: Öffentlicher Teil: Informationsvorlage für die 26. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Regionalentwicklung und Bauplanung am Dienstag, dem 03.05.2011 Darlegung des Arbeitsstandes zur Umsetzung des Kreistagsbeschlusses vom 14.09.2009 Vorlagennummer: 4-0361/09-KT Punkt 1: „Der Kreistag beauftragt die Kreisverwaltung, sich mit dem 30-Punkte-Plan zu beschäftigen.“
TF-63-834	[mit rosafarbenem Filzstift: „BBI“, mit schwarzem Kugelschreiber: „Öffentli. Einrichtg. NS-Glasowbach Ausschussprotokoll Bk-Runde Bürgerinitiative Flughafenkoordin.“ Mit blauem Kugelschreiber: „Sommertour“, mit schwarzem Kugelschreiber: „Anfragen Abgeordn. Abfallzweckverband Bericht Flughafenkoor.“, überklebter Teil mit schwarzem Kugelschreiber <i>ohne Garantie</i> : „*VT-Vorlagenblatt“, mit schwarzem Kugelschreiber: „Sonstiger Schriftverkehr“]
TF-63-835	[mit rosafarbenem Filzstift: „U“, mit blauem Kugelschreiber: „Gesetzte Urteil 02.07.2008 Stichtagsregelung Clearingstelle“]
TF-63-836	[mit rosafarbenem Filzstift: „BBI U“, mit schwarzem Kugelschreiber: „Planfeststellungsbeschluss 13.08.2004“, mit blauem Kugelschreiber: „Rechtsstreit Bla – ka Vogelschutzbeauftragts Bauschutzbereich“]

TF-63-837	30-Punkte-Plan (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-63-838	[mit blauem Kugelschreiber: „Tagesmütter bes. Einrichtungen“]
TF-64-839	[mit blauem Kugelschreiber: „fair.Leben Workshops“, mit Bleistift: „Innovationsantrag ****“, mit blauem Kugelschreiber: „Fö-Antrag Climatekic“]
TF-64-840	SVWE A (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-64-841	SVWE B (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-64-842	SVWE G (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-64-843	SVWE D – F (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-65-844	SVWE H (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-65-845	SVWE I – K (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-65-846	SVWE L (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-65-847	SVWE M – N (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-65-848	SVWE O – P (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-65-849	SVWE S (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-66-850	AG 2 (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-66-851	[mit Kugelschreiber: „AG 2“]
TF-66-852	[mit blauem Kugelschreiber: „LDS + Land + Berlin“]
TF-66-853	[mit blauem Kugelschreiber: „Lüfter“]
TF-66-854	[mit blauem Kugelschreiber: „KOG“]
TF-66-855	FLK (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-66-856	Matrix (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-66-857	[mit blauem Kugelschreiber: „Gesetze“]
TF-66-858	[mit Bleistift: „Gemeinde BL B I S“]
TF-67-859	SVWE Sonstiges + (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-67-860	SVWE T (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-67-861	SVWE S (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz
TF-67-862	SVWE U – Z (Symbol) Bürgerberatung Passiver Schallschutz Allgemeine

StK-68-863	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-68-864	„Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-68-865	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 3“ „Band 3/4“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-68-866	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 4“ „Band 4/5“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-68-867	„Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 5“ „Band 5/6“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-68-868	„Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 6“ „Band 6/7“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-69-869	„Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 7“ „Band 7/8“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-69-870	„Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 8“ „Band 8/9“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-69-871	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 9“ „Band 9/10“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-69-872	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 10“ „Band 10/11“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-69-873	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 11“ „Band 11/12“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“
StK-69-874	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen Fluglärmkommission FK – 945 25 – 2 Bd. 12“ „Band 12/13“ „9 4 5“ „2 5“ „2 FK“

Hinweis: Die Akten MWAE-70-875 bis MWAE-70-990A wurden aus rechtlichen Gründen in einem besser geschützten Archivraum aufbewahrt. Davor und danach gab es Einlieferungen, die in diese Auflistung gehören. Deshalb steht dieser besondere Abschnitt mitten im Verzeichnis.			
Aktennummer Landtagsverwaltung	Aktenzeichen FBB GmbH	Band FBB GmbH	Inhalt
MWAE-70-875	2 82 00	32	Protokolle einzelner Sitzungen des AR-BBF Holding Flughafengesellschaften 1. AR-BBF 01.06.1992 2. AR-BBF 30.03.1992
MWAE-70-876	2 82 00	33	3. AR-BBF 04.09.1992 4. AR-BBF 23.11.1992
MWAE-70-877	2 82 00	34	5. AR-BBF 05.01.1993 6. AR-BBF 26.04.1993
MWAE-70-878	2 82 00	35	7. AR-BBF 28.06.1993 8. AR-BBF 11.10.1993
MWAE-70-879	2 82 00	36	9. AR-BBF 20.12.1993
MWAE-70-880	2 82 00	37	9. AR-BBF 20.12.1993
MWAE-70-881	2 82 00	38	10. AR-BBF 21.03.1994 11. AR-BBF 06.06.1994
MWAE-70-882	2 82 00	39	11. AR-BBF 06.06.1994 12. AR-BBF 28.09.1994
MWAE-70-883	2 82 00	42	AR-BBF Finanzausschuss: Protokolle einzelner Sitzungen von 1996 und 1997
MWAE-70-884	2 82 00	43	AR-BBF Finanzausschuss: Protokolle einzelner Sitzungen von 1997, 1998 und 1998
MWAE-70-885	2 82 00	44	AR-BBF Finanzausschuss: Protokolle vom 15.10.1999 und 30.03.00

MWAE-70-886	2 82 00	54	AR-BBF-13. Sitzung vom 07.10.1994
MWAE-70-887	2 82 00	55	AR-BBF-14. Sitzung vom 01.02.1995 AR-BBF-15. Sitzung vom 23.05.1995
MWAE-70-888	2 82 00	56	AR-BBF-16. Sitzung vom 26.06.1995
MWAE-70-889	2 82 00	57	AR-BBF-16. Sitzung vom 26.06.1995 AR-BBF-17. Sitzung vom 26.07.1995
MWAE-70-890	2 82 00	58	AR-BBF-17. Sitzung vom 26.07.1995 AR-BBF-18. Sitzung vom 13.09.1995
MWAE-70-891	2 82 00	59	AR-BBF-19. Sitzung vom 13.11.1995
MWAE-70-892	2 82 00	60	AR-BBF-20. Sitzung vom 11.12.1995 AR-BBF-21. Sitzung vom 07.02.1995 Finanzausschuss 20. Sitzung 11.12.1995 Finanzausschuss 21. Sitzung 19.01.1996
MWAE-70-893	2 82 00	61	AR-BBF-20. Sitzung vom 11.12.1995
MWAE-70-894	2 82 00	62	AR-BBF-21. Sitzung vom 07.02.1995
MWAE-70-895	2 82 00	63	AR-BBF-21. Sitzung vom 07.02.1995 AR-BBF-22. Sitzung vom 24.06.1996
MWAE-70-896	2 82 00	64	AR-BBF-22. Sitzung vom 24.06.1996
MWAE-70-897	2 82 00	65	AR-BBF-23. Sitzung vom 13.09.1996
MWAE-70-898	2 82 00	66	AR-BBF-23. Sitzung vom 13.09.1996 AR-BBF-24. Sitzung vom 16.12.1996
MWAE-70-899	2 82 00	67	AR-BBF-24. Sitzung vom 16.12.1996 AR-BBF-25. Sitzung vom 14.02.1997 Schadensersatz ***/**, Schriftverkehr PPS

MWAE-70-900	2 82 00	68	AR-BBF-26. Sitzung vom 11.06.1997 AR-BBF-27. Sitzung vom 27.06.1997
MWAE-70-901	2 82 00	69	AR-BBF-28. Sitzung vom 08.09.1997 AR-BBF-29. Sitzung vom 19.09.1997
MWAE-70-902	2 82 00	70	AR-BBF-30. Sitzung vom 05.12.1997
MWAE-70-903	2 82 00	71	AR-BBF-31. Sitzung vom 13.02.1998
MWAE-70-904	2 82 00	72	AR-BBF-32. Sitzung vom 05.06.1998
MWAE-70-905	2 82 00	73	AR-BBF-33. Sitzung vom 18.09.1998
MWAE-70-906	2 82 00	74	AR-BBF-34. Sitzung vom 20.11.1998
MWAE-70-907	2 82 00	75	AR-BBF-35. Sitzung vom 26.03.1999
MWAE-70-908	2 82 00	76	AR-BBF-36. Sitzung vom 28.05.1999 AR-BBF-37. Sitzung vom 27.08.1999 AR-BBF-38. Sitzung vom 10.09.1999 Konzernbericht 1 – 6/99
MWAE-70-909	2 82 00	77	AR-BBF-39. Sitzung vom 19.11.1999
MWAE-70-910	2 82 00	78	AR-BBF-40. Sitzung vom 07.04.2000
MWAE-70-911	2 82 00	79	AR-BBF-41. Sitzung vom 23.06.2000
MWAE-70-912	2 82 01 05	1	10/2000 – 05/2001 BBF AR Finanzausschuss – Vorbereitung, Protokolle Niederschrift Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates am 20.10.2000, 13.11.2000, 23.03.2001, 29.05.2001

MWAE-70-913	2 82 01 05	2	09/2001 – 12/2001 Niederschrift Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates am 18.09.2001, 22.11.2001, 13.12.2001
MWAE-70-914	2 82 01 05	3	04/2002 – 09/2002 Niederschrift Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates am 02.04.2002, 06.06.2002, 03.09.2002
MWAE-70-915	2 82 01 05	4	11/2002 – 06/2003 Niederschrift Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates am 20.11.2002, 24.03.2003, 20.06.2003
MWAE-70-916	2 82 01 05	5	09/2003 – 09/2003 Niederschrift Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates am 11.09.2002
MWAE-70-917	2 82 01 08	1	09/2000 – 2003 Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH 42. Sitzung 15.09.2000
MWAE-70-918	2 82 01 08	2	09/2000 – 2003 Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH 43. Sitzung 15.12.2000
MWAE-70-919	2 82 01 08	3	09/2000 – 2003 Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH 44. Sitzung 06.04.2001

MWAE-70-920	2 82 01 08	4	09/2000 – 2003 Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH 45. Sitzung 08.06.2001
MWAE-70-921	2 82 01 08	5	09/2000 – 2003 Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH 46. Sitzung 21.09.2001
MWAE-70-922	2 82 01 08	6	09/2000 – 2003 Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH 47. Sitzung 14.12.2001
MWAE-70-923	2 82 01 08	7	09/2000 – 2003 Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH 48. Sitzung 19.04.2002
MWAE-70-924	2 82 01 08	8	09/2000 – 2003 Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH 49. Sitzung 21.06.2002
MWAE-70-925	2 82 01 08	9	09/2000 – 2003

			<p>Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH</p> <p>Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH</p> <p>50. Sitzung 13.09.2002</p>
MWAE-70-926	2 82 01 08	10	<p>09/2000 – 2003</p> <p>Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH</p> <p>Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH</p> <p>51. Sitzung 06.12.2002</p>
MWAE-70-927	2 82 01 08	11	<p>2003 – 2005</p> <p>Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH</p> <p>Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH</p> <p>52. Sitzung 04.04.2003</p> <p>53. Sitzung 23.05.2003</p> <p>54. Sitzung 02.07.2003</p>
MWAE-70-928	2 82 01 08	12	<p>2003 – 2005</p> <p>Vorbereitung, Protokolle der Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH</p> <p>Niederschriften über die einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrates der BBF Holding GmbH</p> <p>55. Sitzung 19.09.2003</p>
MWAE-70-929	2 82 01 02	1	<p>2001 – 2003</p> <p>Vorbereitungen, Protokolle Referentenrunde in Vorbereitung AR-Sitzungen BBF</p>
MWAE-70-930	2 82 01 03	2	<p>11/2000 – 01/2001</p> <p>43. Aufsichtsratssitzung der BBF am 15.12.2000</p>
MWAE-70-931	2 82 01 03	3	<p>03/2001 – 04/2001</p>

			44. Aufsichtsratssitzung der BBF am 06.04.2001
MWAE-70-932	2 82 01 03	4	05/2001 – 07/2001 45. Aufsichtsratssitzung der BBF am 08.06.2001
MWAE-70-933	2 82 01 03	5	07/2001 – 09/2001 46. Aufsichtsratssitzung der BBF am 21.09.2001
MWAE-70-934	2 82 01 03	6	11/2001 – 01/2002 47. Aufsichtsratssitzung der BBF am 14.12.2001
MWAE-70-935	2 82 01 03	6a	11/2001 – 12/2001 47. Aufsichtsratssitzung der BBF 14.12.2001 Wirtschaftsplan für alle Flughäfen sowie FPS
MWAE-70-936	2 82 01 03	7	03/2002 – 06/2002 48. Aufsichtsratssitzung der BBF am 19.04.2002
MWAE-70-937	2 82 01 03	8	05/2002 – 08/2002 49. Aufsichtsratssitzung der BBF am 21.06.2002
MWAE-70-938	2 82 01 03	9	08/2002 – 11/2002 50. Aufsichtsratssitzung der BBF am 13.09.2002
MWAE-70-939	2 82 01 03	10	12/2002 – 01/2003 51. Aufsichtsratssitzung der BBF am 06.12.2003
MWAE-70-940	2 82 01 03	11	02/2003 – 05/2003 52. Aufsichtsratssitzung der BBF am 21.02.2003
MWAE-70-941	2 82 01 03	12	05/2003 – 06/2003 53. Aufsichtsratssitzung der BBF am 23.05.2003
MWAE-70-942	2 82 01 03	13	05/2003 – 07/2003 54. Aufsichtsratssitzung der BBF am 02.07.2003
MWAE-70-943	2 82 01 03	14	08/2003 – 10/2003 55. Aufsichtsratssitzung der BBF am 19.09.2003
MWAE-70-944	2 82 01 03	15a	08/2003 – 10/2003

			63. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 05.12.2003
MWAE-70-945	2 82 01 08	15b	2003 - 2005 63. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 05.12.2003
MWAE-70-946	2 82 01 03	16a	03/2004 – 04/2004 64. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 29.03.2004
MWAE-70-947	2 82 01 08	16b	2003 - 2005 64. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 29.03.2004
MWAE-70-948	2 82 01 03	17a	05/2004 – 07/2004 65. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 14.06.2004
MWAE-70-949	2 82 01 08	17b	2003 - 2005 65. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 14.06.2004
MWAE-70-950	2 82 01 03	18a	23.08.2004 – 18.10.2004 66. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 13.09.2004
MWAE-70-951	2 82 01 08	18b	2003 - 2005 66. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 13.09.2004
MWAE-70-952	2 82 01 03	19a	11/2004 - 01/2005 67. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 10.12.2004
MWAE-70-953	2 82 01 08	19b	2003 - 2005 67. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 10.12.2004
MWAE-70-954	2 82 01 03	20a	14.03.2005 – 08.04.2005 68. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 08.04.2005

MWAE-70-955	2 82 01 08	20b	2003 - 2005 68. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 08.04.2005
MWAE-70-956	2 82 01 03	21a	14.04.2005 – 19.05.2005 69. (Sonder-) Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 27.04.2005
MWAE-70-957	2 82 01 08	21b	2003 - 2005 69. (Sonder-) Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH 27.04.2005 70. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 22.06.2005
MWAE-70-958	2 82 01 03	22	01.09.2005 – 11.11.2005 71. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 16.09.2005
MWAE-70-959	2 82 01 03	23	01.11.2005 – 10.02.2006 72. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 09.12.2005
MWAE-70-960	2 82 01 03	24	01.11.2005 – 10.02.2006 72. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 09.12.2005
MWAE-70-961	2 82 01 03	25	20.02.2006 – 29.03.2006 73. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 29.03.2006
MWAE-70-962	2 82 01 03	26	24.05.2006 – 15.08.2006 74. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 23.06.2006
MWAE-70-963	2 82 01 03	27	24.05.2006 – 15.08.2006 74. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 23.06.2006
MWAE-70-963	2 82 01 03	27	24.05.2006 – 15.08.2006 74. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 23.06.2006

MWAE-70-964	2 82 01 03	28	17.07.2006 – 21.07.2006 75. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 21.07.2006
MWAE-70-965	2 82 01 03	29	08.09.2006 – 07.11.2006 76. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 15.09.2006
MWAE-70-966	2 82 01 03	30	28.11.2006 – 16.02.2007 77. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 06.12.2006
MWAE-70-967	2 82 01 03	31	28.11.2006 – 16.02.2007 77. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 06.12.2006
MWAE-70-968	2 82 01 08	1	11.04.2008 – 2008 86. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 11.04.2008
MWAE-70-969	2 82 01 08	1	03.06.2008 – 2008 87. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 03.07.2008
MWAE-70-970	2 82 01 08	1	24.10.2008 89. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 24.10.2008
MWAE-70-971	2 82 01 08	1	12.12.2008 90. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 12.12.2008
MWAE-70-972	2 82 01 08	1	04.02.2009 91. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 04.02.2009
MWAE-70-973	2 82 01 08	1	27.03.2009 92. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 27.03.2009
MWAE-70-974	2 82 01 08	1	24.06.2009

			93. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 24.06.2009
MWAE-70-975	2 82 01 08	1	17.09.2009 94. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 17.09.2009
MWAE-70-976	2 82 01 08	1	11.12.2009 95. Aufsichtsratssitzung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 11.12.2009
MWAE-70-977	2 82 01 08	1	2005 - 2005 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 71. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 16.09.2005
MWAE-70-978	2 82 01 08	2	2005 - 2005 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 72. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 09.12.2005
MWAE-70-979	2 82 01 05	1	2004 - 2004 Finanzausschuss – BBF Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 25.03.2004
MWAE-70-980	2 82 01 05	2	2004 - 2004 Finanzausschuss – BBF Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 27.01.2004
MWAE-70-981	2 82 01 08	4	2004 - 2005 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 78. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 04.01.2007
MWAE-70-982	2 82 01 08	5	2007 - 2007

			Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 84. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 09.10.2007
MWAE-70-983	2 82 01 08	6	2007 - 2007 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 81. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 28.03.2007
MWAE-70-984	2 82 01 08	7	2007 - 2007 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 85. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 06.09.2007
MWAE-70-985	2 82 01 08	8	2007 - 2007 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 15. Sitzung des Projektausschusses BBI des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 06.09.2007
MWAE-70-986	2 82 01 08	9	2007 - 2007 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 79. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 23.01.2007
MWAE-70-987	2 82 01 08	10	2007 - 2007 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF Klausurtagung – Vergabe GU-Pakete
MWAE-70-988	2 82 01 08	11	2007 - 2007 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 80. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 14.02.2007
MWAE-70-989	2 82 01 08	12	2007 - 2007 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 82. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 29.06.2007

MWAE-70-990A	2 82 01 08	13	2007 - 2007 Ressortabstimmungen, Vorbereitungen – BBF 83. Sitzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH am 14.09.2007
ENDE DES EINSCHUBES MWAE-70-875 bis MWAE-70-990A			

StK-71-990B	„Pressearbeit Flughafen Berlin Brandenburg GmbH FK – 940 01 – 1 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 0“ „0 1“ „1 FK“
StK-71-991	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Pressearbeit Flughafen Berlin Brandenburg GmbH FK – 940 01 – 1 Bd. 2“ „Band 2/“ „9 4 0“ „0 1“ „1 FK“
StK-71-992	„Presse Flugroute FK – 940 01 – 1/1 Bd. 1 Stand: 27.08.10 bis 27.12.10“ „Band 1/2“ „9 4 0“ „0 1“ „1/1 FK“
StK-71-993	„Presse Flugroute FK – 940 01 – 1/1 Bd. 2 Stand: 17.01.11 bis 29.09.11“ „Band 2/“ „9 4 0“ „0 1“
StK-71-994	„Presse Flughafengegner Aktenzeichen: 940 01 – 1/2 Band 1“ „vom 16.07.09 bis: 09.09.11“ „Band 1/“ „9 4 0“ „0 1“ „1/2 FK“
StK-71-995	„Presse Flughafenumfeld Aktenzeichen: 940 01 – 1/3 Band 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „0 1“ „1/3 FK“
StK-71-996	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Portal Direkt zu – Flughafen BER – all- gemein FK – 940 05 – 1 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „0 5“ „1 FK“
StK-71-997	„BER – Schriftverkehr Allgemein Aktenzeichen: 940 10 – 1 Band 1“ „vom: 18.03.2011“ „Band 1/“ „9 4 0“ „1 0“ „1 FK“
StK-71-998	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Flugrouten FK 1 – 94015 – 1 Bd. 1 Stand: 09.09.10 bis 09.06.11“ „Band 1/2“ „9 4 0“ „1 5“ „1 FK“
StK-71-999	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Flugrouten FK 1 – 940 15 – 1 Bd. 2 Stand: 01.11.2010 bis 13.05.2011“ „Band 2/3“ „9 4 0“ „1 5“ „1 FK 1“
StK-71-1000	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Flugrouten FK 1 – 940 15 – 1 Bd. 3 Stand: 04.01.11 bis 06.06.11“ „Band 3/4“ „9 4 0“ „1 5“ „1 FK 1“
StK-71-1001	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Flugrouten FK 1 – 940 15 – 1 Bd. 4 Stand: 04.05.11 bis 06.07.11“ „Band 4/5“ „9 4 0“ „1 5“ „1 FK 1“
StK-71-1002	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Flugrouten FK 1 – 940 15 – 1 Bd. 5 Stand: 01.06.2011 bis 29.06.2011“ „Band 5/6“ „9 4 0“ „1 5“ „1 FK 1“
StK-72-1003	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Flugrouten FK 1 – 940 15 – 1 Bd. 6“ „Band 6/7“ „9 4 0“ „1 5“ „1 FK 1“
StK-72-1004	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Flugrouten FK 1 – 940 15 – 1 Bd. 7“ „Band 7/“ „9 4 0“ „1 5“ „1 FK 1“
StK-72-1005	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Schallschutzprogramm FK 1 – 940 15 – 1/1 Bd. 1 Stand: 02.09.2002 bis 27.04.2012“ „NA 1 Band 1/2“ „9 4 0“ „1 5“ „1/1 FK 1“
StK-72-1006	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Schallschutzprogramm FK 1 – 940 15 – 1/1 Bd. 2 Stand: 10.05.12 bis 01.02.13“ „NA 1 Band 2/3“ „9 4 0“ „1 5“ „1/1 FK 1“
StK-72-1007	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Schallschutzprogramm FK 1 – 940 15 – 1/1 Bd. 3“ „NA 1 Band 3/4“ „9 4 0“ „1 5“ „1/1 FK“
StK-72-1008	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Schallschutzprogramm FK 1 – 940 15 – 1/1 Bd. 4 Stand: 20.03.15 bis 20.04.15“ „NA 1 Band 4/5“ „9 4 0“ „1 5“ „1/1 FK“

StK-72-1009	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Schallschutzprogramm (***) FK 940 15 – 1/1 Bd. 5 Stand: 15.07.11 bis 06.05.2015“ „NA 1 Band 5/6“ „9 4 0“ „1 5“ „1/1 FK“
StK-72-1010	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Schallschutzprogramm FK 940 15 – 1/1 Bd. 6 Stand: 13.05.15 bis 22.02.2016“ „NA 1 Band 6/7“ „9 4 0“ „1 5“ „1/1 FK“
StK-72-1011	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Schallschutzprogramm FK – 940 15 – 1/1 Bd. 7 Stand: 08.07.15 bis 30.03.2016“ „NA 1 Band 7/8“ „9 4 0“ „1 5“ „1/1 FK“
StK-72-1012	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Thema: Schallschutzprogramm FK – 940 15 – 1/1 Bd. 8 Stand: 28.08.15 bis 05.04.2016“ „NA 1 Band 8/“ „9 4 0“ „1 5“ „1/1 FK“
StK-73-1013	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Stadt Königs-Wusterhausen Aktenzeichen: 940 20 – 1/2 Band 1“ „NA 2 Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „1/2 FK“
StK-73-1014	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gemeinde Wildau Aktenzeichen: 940 20 – 1/3 Band 1“ „NA 3 Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „1/3 FK“
StK-73-1015	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gemeinde Schönefeld Aktenzeichen: 940 20 – 1/4 Band 1“ „NA 4 Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „1/4 FK“
StK-73-1016	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landkreis Potsdam-Mittelmark (allgemein) Aktenzeichen: 940 20 – 2 Band 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „2 FK“
StK-73-1017	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landkreis Teltow-Fläming (allgemein) Aktenzeichen: 940 20 – 3 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „3 FK“
StK-73-1018	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gemeinde Blankenfelde-Mahlow FK – 940 20 – 3/1 Bd. 1“ „NA 1 Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „3/1 FK“
StK-73-1019	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gemeinde Oder-Spree (allgemein) Aktenzeichen: 940 20 – 4 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „4 FK“
StK-73-1020	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gemeinde Schöneiche Aktenzeichen: 940 20 – 4/1 Band: 1“ „NA 1 Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „4/1 FK“
StK-73-1021	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Potsdam Aktenzeichen: 940 20 – 5 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „5 FK“
StK-73-1022	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landkreis Märkisch-Oberland – Schriftverkehr Aktenzeichen: 940 20 – 6 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „6 FK“
StK-73-1023	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr Kammern und Verbände – allgemein Aktenzeichen: 940 21 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 1“ „1 FK“
StK-73-1024	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER – Schriftverkehr Gewerkschaft Ver.di Berlin Aktenzeichen: 940 21 – 2 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 1“ „2 FK“
StK-73-1025	„Bürgerinitiative – Blankenfelde / Mahlow Aktenzeichen: 94025-1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 5“ „1 FK 1“
StK-73-1026	„Bürgerinitiative – Wernsdorf gegen Flugbelastung Aktenzeichen: 94025-2 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 5“ „2 FK 1“
StK-73-1027	„Bürgerinitiative – Fluglärmfreie Havelseen – Werder, Michendorf, Schwielowsee Aktenzeichen: 94025-3 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 5“ „3 FK 1“

StK-73-1028	„Bürgerverein – Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB) Aktenzeichen: 94025-4 Band: 1 vom: 23.06.2003 bis: 12.08.08“ „Band 1/2“ „9 4 0“ „2 5“ „4 FK“
StK-73-1029	„Bürgerverein – Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB) Aktenzeichen: 940 25 – 4 Band: 2“ „Band 2/“ „9 4 0“ „2 5“ „4 23“
StK-73-1030	„Teltow – Kleinmachnow – Stahnsdorf gegen Fluglärm e.V. Aktenzeichen: 940 25 – 5 Band: 1 vom: 11.11.2011“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 5“ „5 FK“
StK-73-1031	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Friedrichshagener Bürgerinitiative (FBI) Aktenzeichen: 940 25 – 6 Band: 1 vom: 10.07.2012“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 5“ „6 FK“
StK-73-1032	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bürgerinitiative „Schulzendorf gegen Fluglärm“ Aktenzeichen: 940 25 – 7 Band: 1 vom: 22.03.2011“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 5“ „7 FK“
StK-73-1033	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bürgerinitiative Kiekebusch FK – 940 25 – 8 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 5“ „8 FK“
StK-73-1034	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bürgerinitiativen/Vereine BER – allgemeine Angelegenheiten FK – 940 25 – 9 Bd. 1 Stand: 31.10.2010 bis 02.04.16“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 5“ „9 FK“
StK-73-1035	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Bürgerdialog Schulzendorf / Schallschutz FK 1 – 940 15 – 1/2 Bd. 1“ „NA 2 Band 1/“ „9 4 0“ „1 5“ „1/2 FK 1“
StK-73-1036	„Schriftverkehr von/mit Bürgern – Allgemeine Angelegenheiten FK 1 – 940 15 – 2 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 0“ „1 5“ „2 FK 1“
StK-73-1037	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Allgemeine Angelegenheiten FK – 940 15 – 2 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 0“ „1 5“ „2 FK“
StK-73-1038	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Allgemeine Angelegenheiten FK – 940 15 – 2 Bd. 3 Stand: 07.01.2014 bis 10.02.2016“ „Band 3/“ „9 4 0“ „1 5“ „2 FK“
StK-73-1039	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schriftverkehr von/mit Bürgern – Serienbriefe – Fluglärmbeschwerde zu Luftverkehrsvorgängen Aktenzeichen: 940 15 – 3 Band:1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „1 5“ „3 FK“
StK-73-1040	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landkreis Dahme-Spreewald (allgemein) Aktenzeichen: 940 20 – 1 Band:1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „1 FK“
StK-73-1041	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gemeinde Schulzendorf Aktenzeichen: 940 20 – 1/1 Band:1“ „NA Band 1/“ „9 4 0“ „2 0“ „1/1 FK“
StK-74-1042	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „3. Start- und Landebahn Aktenzeichen: 940 25 – 10 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „2 5“ „10 FK“
StK-74-1043	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Beirat für nachhaltige Entwicklung / Nachhaltigkeitsstrategie Aktenzeichen: 940 30 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „3 0“ „1 FK“
StK-74-1044	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Grundsatzpapiere – Interne Vermerke Aktenzeichen: 940 30 – 2 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „3 0“ „2 FK“
StK-74-1045	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gutachten/Studien – allgemein FK – 940 35 – 1 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „3 5“ „1 FK“

StK-74-1046	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – Studien Umfeldentwicklung FK – 940 35 – 1/1 Bd. 1 Stand: 17.06.07 bis 13.05.08“ „Band 1/2“ „9 4 0“ „3 5“ „1/1 FK“
StK-74-1047	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – Studien Umfeldentwicklung FK – 940 35 – 1/1 Bd. 2 Stand: 2008 bis 19.10.2011“ „Band 2/“ „9 4 0“ „3 5“ „1/1 FK“
StK-74-1048	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gutachten/Studien – Parteien Aktenzeichen: 940 35 – 1/2 Band: 1“ „NA 2 Band 1/“ „9 4 0“ „3 5“ „1/2 FK“
StK-74-1049	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gutachten/Bewertungen zum Fluglärm & Schallschutz Aktenzeichen: 940 35 – 2 Band: 1“ „Band 1/2“ „9 4 0“ „3 5“ „2 FK“
StK-74-1050	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gutachten / Bewertungen zum Thema Fluglärm / Schallschutz FK – 940 35 – 2 Band: 2“ „Band 2/“ „9 4 0“ „3 5“ „2 FK“
StK-74-1051	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Allgemeine Veranstaltungen / Termine – Flughafen BER FK – 940 40 – 1 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 0“ „4 0“ „1 FK“
StK-74-1052	„Allgemeine Veranstaltungen / Termine – Flughafen BER FK – 940 40 – 1 Bd. 2 Stand: 21.10.10 bis 02.09.13“ „Band 2/3“ „9 4 0“ „4 0“ „1 FK“
StK-74-1053	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Allgemeine Veranstaltungen / Termine – Flughafen BER FK – 940 40 – 1 Bd. 3“ „Band 3/“ „9 4 0“ „4 0“ „1 FK“
StK-74-1054	„Termin Eröffnung, Flughafen BER FK – 940 40 – 2 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „4 0“ „2 FK“
StK-74-1055	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Neujahrsempfang der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) Aktenzeichen: 940 40 – 3 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 0“ „4 0“ „3 FK“
StK-74-1056	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – Akteneinsicht von Privaten – (Mitwirkung) – Allgemein Aktenzeichen: 94045-1 Band: 1 vom: 22.10.2010 bis: 04.03.2014“ „Band 1/“ „9 4 0“ „4 5“ „1 FK“
StK-75-1057	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 2/3“] Staatskanzlei Ref. 23 IRS Institut für Regionalentwicklung [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 02.05.2007 – 02.12.2008“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 3 II.
StK-75-1058	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 3/4“] Staatskanzlei Ref. 23 IRS Institut für Regionalentwicklung [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 29.12.2008 – 01.12.2009“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 3 III
StK-75-1059	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 4/5“] Staatskanzlei Ref. 23 IRS Institut für Regionalentwicklung [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 21.12.2009 – 15.02.2011“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 3 IV
StK-75-1060	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 5/6“] Staatskanzlei Ref. 23 IRS Institut für Regionalentwicklung [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 04.03.2011 – 20.07.2011“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 3 V
StK-75-1061	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 6/7“] Staatskanzlei Ref. 23 IRS Institut für Regionalentwicklung [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 10.10.2011 – 22.02.2012“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 3 VI

StK-75-1062	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 7/8“] Staatskanzlei Ref. 23 IRS Institut für Regionalentwicklung [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 28.02.2012 – 05.12.2012“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 3 VII
StK-76-1063	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 8/9“] Staatskanzlei Ref. 23 IRS Institut für Regionalentwicklung [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 12.11.2012 – 23.01.2013“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 3 VIII
StK-76-1064	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 9/10“] Staatskanzlei Institut für Regionalentwicklung IRS [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 13.05.2013 – 09.09.2013“] bis 09/2013 Geschäftszeichen FK – 94010 – 3 XI
StK-76-1065	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 10/11“] Staatskanzlei Institut für Regionalentwicklung IRS [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 01.10.2013 – 11.08.2014“] bis 04/2014 X Geschäftszeichen FK – 94010 – 3
StK-76-1066	[mit schwarzem Kugelschreiber: „Stehordner 11/12“] Staatskanzlei Institut für Regionalentwicklung IRS [mit schwarzem Kugelschreiber: „Zeitraum: 01.08.2014 – 09.02.2015“] bis 10/2014 XI Geschäftszeichen FK – 94010 – 3
Loses Medium zu StK-76-1066	IRS Leibnitz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung Jahrbuch Annual 2014 {Die ursprüngliche Position dieses Mediums innerhalb des Ordners ist nicht bekannt.}
StK-76-1067	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 12/“] Staatskanzlei Institut für Regionalentwicklung IRS [blauer Kugelschreiber: „Zeitraum: 07.04.2015 – 18.09.2015“] 2015 XII Geschäftszeichen FK – 94010 – 3
StK-77-1068	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 1/2“] Staatskanzlei Ref. 23 Sicherheitsinstitut [mit blauem Kugelschreiber: „(BIGS) Zeitraum: 09.10.2006 – 29.03.2007“] I. Geschäftszeichen FK – 94010 – 4
StK-77-1069	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 2/3“] Staatskanzlei Ref. 23 Sicherheitsinstitut [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 31.03.2007 – 21.06.2007“] II. Geschäftszeichen FK – 94010 – 4
StK-77-1070	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 3/4“] Staatskanzlei Ref. 23 Sicherheitsinstitut [mit blauem Kugelschreiber: „(BIGS) Zeitraum: 21.03.2007 – 21.12.2007“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4 III.
StK-77-1071	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 4/5“] Staatskanzlei Ref. 23 Sicherheitsinstitut [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 14.01.2008 – 07.03.2008“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4 IV
StK-77-1072	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 5/6“] Staatskanzlei Ref. 23 Sicherheitsinstitut [mit blauem Kugelschreiber: „– BIGS – Zeitraum: 18.03.2008 – 22.10.2008“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4 V
StK-77-1073	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 6/7“] Staatskanzlei Ref. 23 Sicherheitsinstitut [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 11.11.2008 – 27.02.2009“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4 VI
StK-77-1074	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 7/8“] Staatskanzlei Ref. 23 Sicherheitsinstitut [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 18.03.2009 – 15.06.2009“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4 VII

StK-78-1075	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 8/9“] Staatskanzlei Ref. 23 Sicherheitsinstitut [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 26.06.2009 – 29.07.2010“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4 VIII
StK-78-1076	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 9/10“, teilweise lesbarer Stempel: „nzlei“] Staatskanzlei {Der letzte Buchstabe wurde handschriftlich ergänzt.} Sicherheitsinstitut BIGS 2010 2011 [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 15.09.2010 – 01.02.2012“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4 IX
StK-78-1077	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 10/11“ Staatskanzlei {Der letzte Buchstabe wurde handschriftlich ergänzt.} Sicherheitsinstitut BIGS 2012 2013 [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 25.01.2012 – 11.11.2013“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4 X
Loses Medium zu StK-78-1077	*** ENERWA GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und Steuerberatungsgesellschaft Prüfungsbericht Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013 und Lagebericht Brandenburgisches Institut für Gesellschaft und Sicherheit Gemeinnützige GmbH Potsdam {Ist wahrscheinlich die oberste Akte, die nicht mehr hält.}
StK-78-1078	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 11/“ Staatskanzlei {Der letzte Buchstabe wurde handschriftlich ergänzt.} Sicherheitsinstitut BIGS 2014 [mit blauem Kugelschreiber: „Zeitraum: 16.01.2014 – 17.12.2014“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4 XI
StK-78-1079	[mit blauem Kugelschreiber: „– BIGS – Stehordner 12“, Stempel, der zu breit für den Ordnerrücken war: „D BRANDENBU TAATSKANZLEI“, mit mehreren drei durchsichtigen Klebestreifen am Ordnerrücken befestigter gelber Notizzettel mit zwei verschiedenen Handschriften in unterschiedlicher Kugelschreiber-Farbe: rot: „Dieser Ordner enthält die Unterlagen, die den Abg. grundsätzlich übergeben werden könnten.“, blau: „(Abtrennender Strich) Unterlagen aus gesamten [sic!] Vorgang zum Sicherheitsinstitut“, rot: „(Abzeichnung) 04/06“ {Der Zettel hat etwas Luft zum Ordner und scheint keinen Text zu verdecken.}] [mit blauem Kugelschreiber unterhalb des Zettels: „Zeitraum: 17.07.2009 – 06.05.2010“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4
StK-78-1080	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 1/2“] Staatskanzlei Sicherheitsinstitut BIGS Verwaltungsratssitzungen Gesellschafterversammlung 02.09.2009 bis [überklebend mit blauem Kugelschreiber: „15.04.2011“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4/1
StK-78-1081	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 2/3“] Staatskanzlei Sicherheitsinstitut BIGS Verwaltungsratssitzungen Gesellschafterversammlung [überklebend mit blauem Kugelschreiber: „12.09.2011“] bis 02.07.2014 Geschäftszeichen FK – 94010 – 4/1
StK-79-1082	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 3/4“] Staatskanzlei Sicherheitsinstitut BIGS Verwaltungsratssitzungen Gesellschafterversammlung [überklebend mit blauem Kugelschreiber: „12.09.“] 2014 bis [mit blauem Kugelschreiber: „27.08.2014“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4/1

StK-79-1083	[mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 4/“, Stempel: „Land Brandenburg Staatskanzlei“, mit blauem Kugelschreiber: „BIGS – Verwaltungsratssitzungen – Gesellschafterversammlung Zeitraum: 28.01.2015 – 15.06.2015“] Geschäftszeichen FK – 94010 – 4/1
StK-79-1084	[mit schwarzem Filzstift: „Studien – Gutachten“, mit Bleistift: „div. Unterlagen“, mit schwarzem Filzstift: „94035 – 003 Bd. 1“]
StK-79-1085	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landesentwicklungsplan – Regelungsbedarf für die sonstigen Luftverkehrsstandorte FK – 943 02 – 1 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „0 2“ „1 FK“
StK-79-1086/1	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) Aktenzeichen: 943 02 – 1 Band 2“ „Band 2“ „9 4 3“ „0 2“ „1 FK“
StK-79-1086/2	[mit blauem Kugelschreiber: „Ausbau Flughafen Schönefeld Planfeststellungsverfahren“] [ausgeschnittenes Stück Papier, welches mit zwei durchsichtigen Klebestreifen befestigt wurde: mit blauem Kugelschreiber: „Stehordner 94302 – 002 Bd. 2“]
StK-79-1087	[Karton mit vielen losen Medien:] Öffentlichkeitsarbeit / Pressearbeit – Materialien, verschiedene Themen (Plakate; DVDs, CDs, & USB-Sticks = Kiste) Aktenzeichen: FK – 940 01 – 2 Band: 1
StK-80-1088	[mit blauem Kugelschreiber: „Band 1/2“ Staatskanzlei Ref. 23 Planfeststellung – allgemein – Kostenfragen [Stempel: „Land Brandenburg Staatskanzlei“, mit schwarzem Kugelschreiber: „Zeitraum: 28.02.05 – 03.02.12“, mit blauem Kugelschreiber: „Band 1“] Geschäftszeichen: FK – 94304 – 1
StK-80-1089	[mit schwarzem Kugelschreiber: „Band 2/3“, Stempel: „Land Brandenburg Staatskanzlei“, mit schwarzem Kugelschreiber „Planfeststellung“ Zeitraum: 30.08.11 – 16.01.12“, mit blauem Filzstift durchgekrenzter Raum: „-“, mit blauem Kugelschreiber: „Band 2“] Geschäftszeichen FK – 94304 – 1
StK-80-1090	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Planfeststellungsbeschluss (Änderung, Genehmigung, Vollzug, Rücknahme) Aktenzeichen: 943 04 – 1 Band: 3“ „Band 3/“ „9 4 3“ „0 2“ „1 FK“
StK-80-1091	[Stempel auf zugeschnittenem Papier, welches mit zwei durchsichtigen Klebestreifen befestigt wurde: „Land Brandenburg Staatskanzlei“] (Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlage des Bundes 1. Antragsschreiben 2. Verzeichnis der Unterlagen 3. Zur Planfeststellung beantragte Pläne Ordner 1 von 4 [auf zugeschnittenem Papier, welches mit zwei durchsichtigen Klebestreifen befestigt wurde: mit schwarzem Kugelschreiber: „Zu: 2010/02140“ Geschäftszeichen FK-94304-1#3
StK-80-1092	[Stempel auf zugeschnittenem Papier, welches mit zwei durchsichtigen Klebestreifen befestigt wurde: „Land Brandenburg Staatskanzlei“] (Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlage des Bundes 3. Zur Planfeststellung beantragte Pläne 4. Zur Planfeststellung beantragte Verzeichnisse und Tabellenanhänge 4.1 Bauwerksver-

	<p>zeichnis 4.2 Grunderwerbsverzeichnis 4.3. Maßnahmenblätter 4.4. Mustermaßnahmentypen 5. Pläne zur Information 6. Technischer Bericht 6.1 Anlage 1 „Hydraulische Berechnung der Regenwasserkanäle“ 6.2 Anlage 2 „Langzeitsimulation“ 6.3 Anlage 3 „Verkehr Landseite AA/BMVG-Strombelastungspläne“ 6.4 Anlage 4 „Pläne Konzepte Baufeldfreimachung“ Ordner 2 von 4 [auf zugeschnittenem Papier, welches mit zwei durchsichtigen Klebestreifen befestigt wurde: mit schwarzem Kugelschreiber: „Zu: 2010/02140“ Geschäftszeichen FK-94304-1#3</p>
StK-80-1093	<p>[Stempel auf zugeschnittenem Papier, welches mit einem durchsichtigen Klebestreifen befestigt wurde: „Land Brandenburg Staatskanzlei“] (Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlage des Bundes 6.5 Anlage 5 „nachrichtliche Pläne“ 6.6 Anlage 6 Gutachterliche Bewertung eines hypothetischen Sachschadensereignisses – Unterflurbetankungsanlage Ordner 3 von 4 [auf zugeschnittenem Papier, welches mit zwei durchsichtigen Klebestreifen befestigt wurde: mit schwarzem Kugelschreiber: „Zu: 2010/02140“ Geschäftszeichen FK-94304-1#3</p>
StK-80-1094	<p>[Stempel auf zugeschnittenem Papier, welches mit einem durchsichtigen Klebestreifen befestigt wurde: „Land Brandenburg Staatskanzlei“] (Symbol) Berliner Flughäfen Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Änderungsantrag Nr. 21 Anlage des Bundes 7. Landschaftsplanerische Zuarbeit mit Eingriffsbilanz 8. Gutachten Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit 9. Gutachterliche Stellungnahme Luftschadstoffbelastung und Geruchsemissionen 11. Gutachterliche Stellungnahme altlastentechnische Situation 12. Gutachterliche Stellungnahme zur Ermittlung der Geräuschmissionen – Baulärm 13. Gutachterliche Stellungnahme „Auswirkung durch Erschütterungen“ 14. Gutachterliche Äußerung Unterflurbetankungsanlage Ordner 4 von 4 [auf zugeschnittenem Papier, welches mit zwei durchsichtigen Klebestreifen befestigt wurde: mit schwarzem Kugelschreiber: „Zu: 2010/02140“ Geschäftszeichen FK-94304-1#3</p>
StK-80-1095	<p>[mit schwarzem Kugelschreiber, welcher in der Art von Doppelstrichen mit blauem Kugelschreiber nachgezeichnet wurde: „NA 1“, Stempel: „Land Brandenburg Staatskanzlei“, mit schwarzem Kugelschreiber: „Ref. FK „Planfeststellung – Schienenanbindung Ost“ Zeitraum: 03.07.09 – 19.02.10“, mit blauem Filzstift durchgestrichener Raum ohne Text: „-“, mit schwarzem Kugelschreiber „Band 1“] Geschäftszeichen FK-94 304-1/1</p>
StK-80-1096	<p>„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Zülowniederung, MAG, Ausgleichs- & Ersatzmaßnahmen Aktenzeichen: 943 04 – 2 Band 1“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „0 4“ „2 FK“</p>
StK-80-1097	<p>„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Zülowniederung, MAG, Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen Aktenzeichen: 943 04 – 2 Band 2“ „Band 2/“ „9 4 3“ „0 4“ „2 FK“</p>
StK-80-1098	<p>„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Raumordnungsverfahren Regionalflughafen Eberswalde-Finow Aktenzeichen: 943 04 – 3 Band 1 vom: 01.05.2007 bis: 15.10.2007“ „Band 1/“ „9 4 3“ „0 4“ „3 FK“</p>

StK-81-1099	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafenbau BER – Inbetriebnahme FK – 943 08 – 1 Bd. 1 Stand: 05.04.2012“ „Band 1/“ „9 4 3“ „0 8“ „1 FK“
StK-81-1100	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen – Bauverzögerung FK – 943 08 – 1/1 Bd. 1“ „NA 1 Band 1/2“ „9 4 3“ „0 8“ „1/1 FK“
StK-81-1101	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen – Bauverzögerung“ FK – 943 08 – 1/1 Bd. 2“ „5“ „NA 1 Band 2/“ „9 4 3“ „0 8“ „1/1 FK“
StK-81-1102	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bauaufsichtsbehörde des LK Dahme-Spreewald Aktenzeichen: 943 08 – 1/2 Band: 1“ „11“ „NA 2 Band 1/“ „9 4 3“ „0 8“ „1/2 FK“
StK-81-1103	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Fluggastterminal (Arbeitsstand) Aktenzeichen: 943 08 – 1/3 Band: 1“ „12“ „NA 3 Band 1/“ „9 4 3“ „0 8“ „1/3 FK“
StK-81-1104	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen Bau BER – Kapazitätserweiterung Aktenzeichen: 943 08 – 1/4 Band: 1“ „10“ „NA 4 Band 1/“ „9 4 3“ „0 8“ „1/4 FK“
StK-81-1105	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen Bau BER – Ausbau FK – 943 08 – 1/5 Bd. 1“ „NA 5 Band 1/2“ „9 4 3“ „0 8“ „1/5 FK“
StK-81-1106	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen Bau BER – Ausbau FK – 943 08 – 1/5 Bd. 2“ „NA 5 Band 2/3“ „9 4 3“ „0 8“ „1/5 FK“
StK-81-1107	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen Bau BER – Ausbau FK – 943 08 – 1/5 Bd. 3“ „NA 5 Band 3/“ „9 4 3“ „0 8“ „1/5 FK“
StK-81-1108	„Bau Flughafen BER – Vergabeverfahren FK – 943 08 – 2 Bd. 2 Stand: 03.07.2009 bis 27.11.2014“ „Band 2/“ „9 4 3“ „0 8“ „2 FK“
StK-81-1109	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bau Flughafen BER – sonstiges Aktenzeichen: 943 08 – 3 Band: 1 vom: 26.04.2012 bis 29.03.2016“ „9“ „Band 1/“ „9 4 3“ „0 8“ „3 FK“
StK-81-1110	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bau Flughafen BER – Handwerksrechnungen Aktenzeichen: 943 08 – 4 Band: 1“ „8“ „Band 1/“ „9 4 3“ „0 8“ „4 FK“
StK-81-1111	„SPRINT BER FK – 943 08 – 5 Bd. 1“ „1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „0 8“ „5 FK“
StK-81-1112	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bau Flughafen BER – Mittelstand Aktenzeichen: 943 08 – 6 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „0 8“ „6 FK“
StK-81-1113	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER – Asylverfahren – allgemein Aktenzeichen: 943 12 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „1 2“ „1 FK“
StK-81-1114	„Brandschutzrechtliche Zuständigkeiten Flughafen BBI – Feuerwehr BBI“ „FK 1 – 943 16 – 1 Bd. 1 Stand: 08.09.06 bis 17.12.09“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „1 6“ „1 FK 1“
StK-81-1115	„Brandschutzrechtliche Zuständigkeiten Flughafen BBI – Feuerwehr BBI“ „FK 1 – 943 16 – 1 Bd. 2 Stand: 06.05.10 bis 15.06.11“ „Band 2/“ „9 4 3“ „1 6“ „1 FK 1“
StK-81-1116	„BER Brandschutz – allgemein“ „FK 1 – 943 16 – 2 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „1 6“ „2 FK 1“
StK-81-1117	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Brandschutz (u.a. Ausbau anlagentechnischer Brandschutz) Aktenzeichen: 943 16 – 3 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „1 6“ „3 FK 1“

StK-82-1118	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Medizinische Versorgung – allgemein Aktenzeichen: 943 20 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „2 0“ „1 FK 1“
StK-82-1119	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Notfallmedizinische Versorgung am Flughafen BER Aktenzeichen: 943 20 – 2 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „2 0“ „2 FK“
StK-82-1120	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugrouten (u.a. juristische Schreiben, Gespräche) FK – 943 24 – 2 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „2 4“ „2 FK“
StK-82-1121	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugrouten (u.a. juristische Schreiben, Gespräche) FK – 943 24 – 2 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 3“ „2 4“ „2 FK“
StK-82-1122	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugrouten (u.a. juristische Schreiben, Gespräche) FK – 943 24 – 2 Bd. 3“ „Band 3/4“ „9 4 3“ „2 4“ „2 FK“
StK-82-1123	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugrouten (u.a. juristische Schreiben, Gespräche) FK – 943 24 – 2 Bd. 4“ „Band 4/5“ „9 4 3“ „2 4“ „2 FK“
StK-82-1124	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugrouten (u.a. juristische Schreiben, Gespräche) FK – 943 24 – 2 Bd. 5“ „Band 5/6“ „9 4 3“ „2 4“ „2 FK“
StK-82-1125	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugrouten (u.a. juristische Schreiben, DFS) FK – 943 24 – 2 Bd. 6 Stand: 24.06.11 bis 30.04.2014“ „Band 6/7“ „9 4 3“ „2 4“ „2 FK“
StK-82-1126	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugrouten (u.a. juristische Schreiben, DFS) FK – 943 24 – 2 Bd. 7 Stand: 16.01.12 bis 21.07.14“ „Band 7/“ „9 4 3“ „2 4“ „2 FK“
StK-82-1127	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugrouten – Gutachten FK – 943 24 – 2/1 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „2 4“ „2/1 FK“
StK-82-1128	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugrouten – Gutachten FK – 943 24 – 2/1 Bd. 2“ „Band 2/“ „9 4 3“ „2 4“ „2/1 FK“
StK-83-1129	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Fluglärm/Schallschutz – allgemein FK – 943 28 – 1 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „2 8“ „1 FK“
StK-83-1130	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Fluglärm/Schallschutz – allgemein FK – 943 28 – 1 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 3“ „2 8“ „1 FK“
StK-83-1131	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Fluglärm/Schallschutz – allgemein Aktenzeichen: 943 28 – 1 Bd. 3 vom: 16.12.2011 bis 18.02.2016“ „Band 3/“ „9 4 3“ „2 8“ „1 FK“
StK-83-1132	„Schallschutzprogramm/Schallschutzmaßnahme BER FK – 943 28 – 2 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „2 8“ „2 FK“
StK-83-1133	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schallschutzprogramm/Schallschutzmaßnahmen BER FK – 943 28 – 2 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 3“ „2 8“ „2 FK“
StK-83-1134	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schallschutzprogramm/Schallschutzmaßnahmen BER FK – 943 28 – 2 Bd. 3“ „Band 3/4“ „9 4 3“ „2 8“ „2 FK“
StK-83-1135	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schallschutzprogramm/Schallschutzmaßnahmen BER FK – 943 28 – 2 Bd. 4“ „Band 4/5“ „9 4 3“ „2 8“ „2 FK“
StK-83-1136	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schallschutzprogramm/Schallschutzmaßnahmen BER FK – 943 28 – 2 Bd. 5“ „Band 5/6“ „9 4 3“ „2 8“ „2 FK“
StK-83-1137	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schallschutzprogramm/Schallschutzmaßnahmen BER FK – 943 28 – 2 Bd. 6“ „Band 6/“ „9 4 3“ „2 8“ „2 FK“

StK-83-1138	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Lilienthalpark – Umsetzung des Schallschutzes durch die FBB Aktenzeichen: 943 28 – 2/1 Band: 1“ „NA 1 Band 1/2“ „9 4 3“ „2 8“ „2/1 FK“
StK-83-1139	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Lilienthalpark – Umsetzung des Schallschutzes durch die FBB Aktenzeichen: 943 28 – 2/1 Band: 2“ „NA 1 Band 2/“ „9 4 3“ „2 8“ „2/1 FK“
StK-83-1140	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schallschutz – Südbahn Aktenzeichen: 943 28 – 2/2 Band: 1“ „NA 2 Band 1/“ „9 4 3“ „2 8“ „2/2 FK“
StK-83-1141	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schallschutz Vollzugshinweise/Schallschutzlüfter Aktenzeichen: 943 28 – 2/3 Band: 1“ „NA 3 Band 1/“ „9 4 3“ „2 8“ „2/3 FK“
StK-83-1142	„Gesundheitsmonitoring/Lärmrente/Lärmschutz- & Fluglärmbeauftragter FK – 943 28 – 3 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „2 8“ „3 FK“
StK-84-1143	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Volksbegehren Nachtflugverbot FK – 943 32 – 1 Bd. 1 Stand: 28.01.13 bis 26.07.13“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „3 2“ „1 FK“
StK-84-1144	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Volksbegehren Nachtflugverbot FK – 943 32 – 1 Bd. 2 Stand: 16.08.13 bis 26.02.14“ „Band 2/“ „9 4 3“ „3 2“ „1 FK“
StK-84-1145	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Volksbegehren Nachtflugverbot FK – 943 32 – 1 Bd. 3 Stand: 28.02.14 bis 14.04.14“ „Band 3/4“ „9 4 3“ „3 2“ „1 FK“
StK-84-1146	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Volksbegehren Nachtflugverbot FK – 943 32 – 1 Bd. 4“ „Band 4/“ „9 4 3“ „3 2“ „1 FK“
StK-84-1147	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Volksbegehren Nachtflugverbot Aktenzeichen: 943 32 – 2 Band: 1 vom: 12.01.2011 bis: 23.12.2011“ „Band 1/“ „9 4 3“ „3 2“ „2 FK“
StK-84-1148	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Nachtflugverbot allgemein Aktenzeichen: 943 32 – 3 Band: 1 vom: 08.08.2012 bis: 03.06.2015“ „Band 1/“ „9 4 3“ „3 2“ „3 FK“
StK-84-1149	„BER Verkehrsanbindung – Schienenanbindung – allgemein FK – 943 36 – 1 Bd. 2 Stand: 08.09.06 bis 20.12.10“ „Band 2/3“ „9 4 3“ „3 6“ „1 FK“
StK-84-1150	„BER Verkehrsanbindung – Schienenanbindung – allgemein FK 1 – 943 36 – 1 Bd. 3 Stand: 25.05.11“ „Band 3/4“ „9 4 3“ „3 6“ „1 FK“
StK-84-1151	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Verkehrsanbindung – Schienenanbindung – allgemein FK – 943 36 – 1 Bd. 4“ „Band 4/“ „9 4 3“ „3 6“ „1 FK“
StK-84-1152	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI (Sitzungen vom März bis Mai 2005) FK – 943 36 – 1/1 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-84-1153	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force – Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 3“ „Band 3/4“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-84-1154	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force – Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 4“ „NA 1 Band 4/5“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“

StK-84-1155	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI (Sitzungen vom Januar bis April 2006) FK – 943 36 – 1/1 Bd. 5“ „Band 5/6“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-84-1156	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI (Sitzungen vom Mai bis Juni 2006) FK – 943 36 – 1/1 Bd. 6“ „Band 6/7“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-84-1157	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force – Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 7“ „NA 1 Band 7/8“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-84-1158	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 8“ „NA 1 Band 8/9“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-84-1159	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 9“ „NA 1 Band 9/10“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-84-1160	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 10“ „NA 1 Band 10/11“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-84-1161	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 11“ „NA 1 Band 11/12“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-85-1162	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 12“ „NA 1 Band 12/13“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-85-1163	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 13“ „NA 1 Band 13/14“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-85-1164	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 14“ „NA 1 Band 14/15“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-85-1165	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Task-Force Schienenanbindung des Flughafens BBI FK – 943 36 – 1/1 Bd. 15“ „NA 1 Band 15/“ „9 4 3“ „3 6“ „1/1 FK“
StK-85-1166	„Schienenanbindungen BBI S-Bahn-Haltepunkt Waßmannsdorf & Schönefeld FK 1 – 943 36 – 1/1 Bd. 1 Stand: 04.05.07 bis 14.03.11“ „NA 2 Band 1/“ „9 4 3“ „3 6“ „1/2 FK“
StK-86-1167	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER-Verkehrsverbindungen – Regionalverkehr – ÖPNV-Anbindung Potsdam-Flughafen BBI Aktenzeichen: 943 36 – 1/3 Band: 1 vom: 01.01.2007 bis: 20.07.2015“ „NA 3 Band 1/“ „9 4 3“ „3 6“ „1/3 FK“
StK-86-1168	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Schienenanbindung Flughafen BBI – Dresdner Bahn FK – 943 36 – 1/4 Bd. 1“ „NA 4 Band 1/“ „9 4 3“ „3 6“ „1/4 FK“
StK-86-1169	„BER Verkehrsanbindung – Taxen Aktenzeichen: 943 36 – 2 Band: 1 vom: 14.06.10“ „Band 1/“ „9 4 3“ „3 6“ „2 FK“

StK-86-1170	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flugroutenveranlasste Klagen FK – 943 40 – 1 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „4 0“ „1 FK“
StK-86-1171	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg Aktenzeichen: 943 40 – 3 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „4 0“ „3 FK“
StK-87-1172	„Band 3/4“ Staatskanzlei „Land Brandenburg Staatskanzlei“ Umfeldentwicklung Allgemein „94344-1 Band 3“ „Geschäftszeichen FK-94344-1“ „I“
StK-87-1173	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BBI Umfeldentwicklung (Umfeldentwicklung (Presse, Vermerke, Gemeinsame Erklärungen vom 18.12.06, Studie zur regionalen Entwicklungsstrategie) FK – 943 44 – 1“ „Band 4/5“ „9 4 3“ „4 4“ „1 FK“
StK-87-1174	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BBI Umfeldentwicklung 2007 (GSK, BADC) FK – 943 44 – 1 Bd. 5“ „Band 5/6“ „9 4 3“ „4 4“ „1 FK“
StK-87-1175	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BBI Umfeldentwicklung 2007 (GSK, BADC) FK – 943 44 – 1 Bd. 6“ „Band 6/7“ „9 4 3“ „4 4“ „1 FK“
StK-87-1176	„Umfeldentwicklung – Allgemein (Radwege, Straßen, Bildungseinrichtungen) FK – 943 44 – 1 Bd. 6 Stand: 22.04.09 bis 10.05.10“ „Band 7/8“ „9 4 3“ „4 4“ „1 FK“
StK-87-1177	„Umfeldentwicklung – Allgemein (Radwege, Straßen, Bildungseinrichtungen) FK – 943 44 – 1 Bd. 7 Stand: 11.05.10“ „Band 8/“ „9 4 3“ „4 4“ „1 FK“
StK-87-1178	„Flughafen BER – Umfeldentwicklung – Gemeinden ; allgemein Schulzendorf, Eichwalde u. Großbeeren FK – 943 44 – 2 Bd. 1 Stand: 28.05.07 bis 31.01.12“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „4 4“ „2 FK“
StK-87-1179	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – Umfeldentwicklung – Gemeinden ; Allgemein (Schönefeld) FK – 943 44 – 2 Bd. 2 Stand: 19.02.08 bis 11.12.12“ „Band 2/3“ „9 4 3“ „4 4“ „2 FK“
StK-87-1180	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – Umfeldentwicklung – Gemeinden ; Allgemein (Blankenfelde-Mahlow) FK – 943 44 – 2 Bd. 3 Stand: 04.06.07 bis 03.02.11“ „Band 3/“ „9 4 3“ „4 4“ „2 FK“
1. zu: StK-87-1180	Umschlag Beiakte
2. zu: StK-87-1180	WFG
3. zu: StK-87-1180	Berlin Brandenburg International
4. zu: StK-87-1180	Brandenburg.
5. zu: StK-87-1180	Selchow
StK-88-1181	„Umfeld – Erschließung Kienberg / Straßenwidmung Aktenzeichen: 943 44 – 2/1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „4 4“ „2/1 FK“
StK-88-1182	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Umfeldentwicklung – Fluglärm FK – 943 44 – 2/2 Bd. 1 Stand: 17.12.07 bis 25.05.2009“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „4 4“ „2/2 FK“

StK-88-1183	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Umfeldentwicklung – Fluglärm FK – 943 44 – 2/2 Bd. 2 Stand: 07.05.09 bis 13.07.09“ „Band 2/3“ „9 4 3“ „4 4“ „2/2 FK“
StK-88-1184	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Umfeldentwicklung – Fluglärm FK – 943 44 – 2/2 Bd. 3 Stand: 04.08.09 bis 27.10.09“ „Band 3/4“ „9 4 3“ „4 4“ „2/2 FK“
StK-88-1185	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Umfeldentwicklung – Fluglärm FK – 943 44 – 2/2 Bd. 4“ „Band 4/5“ „9 4 3“ „4 4“ „2/2 FK“
StK-88-1186	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Umfeldentwicklung – Fluglärm FK – 943 44 – 2/2 Bd. 5 Stand: 01.11.10 bis 10.01.11“ „Band 5/“ „9 4 3“ „4 4“ „2/2 FK“
StK-88-1187	„Projekt f.AIR.leben FK – 943 44 – 3 Bd. 1 Stand: 18.03.11 bis 30.09.11“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „4 4“ „3 FK“
StK-88-1188	„Projekt f.AIR.leben FK – 943 44 – 3 Bd. 2 Stand: 18.10.11“ „Band 2/“ „9 4 3“ „4 4“ „3 FK“
StK-88-1189	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Arbeitssitzung der AG Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeldentwicklung BBI (GSK FU-BBI) FK – 943 44 – 4/1 Bd. 1 Stand: 03.07.2006 bis 13.11.2006“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „4 4“ „4/1 FK“
StK-88-1190	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Arbeitssitzung der AG Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeldentwicklung BBI (GSK FU-BBI) FK – 943 44 – 4/1 Bd. 2 Stand: 08.11.2006 bis 01.12.2006“ „Band 2/“ „9 4 3“ „4 4“ „4/1 FK“
StK-88-1191	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Luftverkehrsprognose – Allgemein Aktenzeichen: 94352-1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „5 2“ „1 FK“
StK-88-1192	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Allgemeiner Flughafenbetrieb, Unternehmenschreiben (Non-Aviation) FK – 943 56 – 1 Bd. 1 Stand: 10.05.12 bis 25.06.13“ „Band 1/“ „9 4 3“ „5 6“ „1 FK“
StK-88-1193	„Schmutzwasserentsorgung des Flughafens BER Aktenzeichen: 943 56 – 1/1 Band: 1“ „NA 1 Band 1/“ „9 4 3“ „5 6“ „1/1 FK“
StK-89-1194	„Sicherheit am Flughafen BBI, Wachschatz Aktenzeichen: 943 56 – 2 Band: 1“ „14 – Ende ☺“ „Band 1/“ „9 4 3“ „5 6“ „2 FK“
StK-89-1195	„Globe Ground Berlin GmbH Aktenzeichen: 943 56 – 3 Band: 1 vom 11.07.05 bis: 30.11.09“ „Band 1/“ „9 4 3“ „5 6“ „3 FK“
StK-89-1196	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Start- & Landebahn Nord & Süd FK – 943 56 – 4 Bd. 1 Stand: 24.04.13 bis 25.04.204 [sic! 2014]“ „Band 1/“ „9 4 3“ „5 6“ „4 FK“
StK-89-1197	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Tarifvertrag / Entgeltordnung Bodendienste Flughafen BER Aktenzeichen: 943 56 – 5 Band: 1“ „13“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „5 6“ „5 FK“
StK-89-1198	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER Tarifvertrag / Entgeltordnung Bodendienste FK – 943 56 – 5 Bd. 2“ „Band 2/“ „9 4 3“ „5 6“ „5 FK“
StK-89-1199	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Angelegenheiten des Landesrechnungshofs Brandenburg Aktenzeichen: 943 60 – 1 Band: 1 vom: 05.12.2011 bis: 08.02.2016“ „Band 1/“ „9 4 3“ „6 0“ „1 FK“

StK-89-1200	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Privatisierungsverfahren Aktenzeichen: 943 60 – 2 Band: 1 vom: 22.02.2000 bis: 07.06.2001“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „6 0“ „2 FK“
StK-89-1201	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Privatisierungsverfahren FK – 943 60 – 2 Bd. 2 Stand: 11.01.2002 bis 05.07.2002“ „Band 2/3“ „9 4 3“ „6 0“ „2 FK“
StK-89-1202	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Privatisierungsverfahren FK – 943 60 – 2 Bd. 3 Stand: 29.08.2002 bis 09.09.2002“ „Band 3/4“ „9 4 3“ „6 0“ „2 FK“
StK-89-1203	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Privatisierungsverfahren FK – 943 60 – 2 Bd. 4 Stand: 31.01.2003 bis 17.06.2003“ „Band 4/“ „9 4 3“ „6 0“ „2 FK“
StK-89-1204	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Umlaufverfahren Gesellschafter Aktenzeichen: 943 60 – 3 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „6 0“ „3 FK“
StK-89-1205	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Angelegenheiten des Bundesrechnungshofes (BRH) Aktenzeichen: 943 60 – 4 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „6 0“ „4 FK“
StK-89-1206	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Allgemeine Angelegenheiten der Gesellschafter Aktenzeichen: 943 60 – 7 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „6 0“ „7 FK“
StK-90-1207	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER ; Berichte – allgemein Aktenzeichen: 943 64 – 1 Band: 1“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „6 4“ „1 FK“
StK-90-1208	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Berichte (u.a. Geschäftsbericht Jahresbericht, Baufortschrittsbericht) – allgemein Aktenzeichen: 943 64 – 1 Band: 2“ „Band 2/“ „9 4 3“ „6 4“ „1 FK“
StK-90-1208/1	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BEIAKTE Flughafen BER – BERICHTE (Geschäftsberichte, etc.)“ „9 4 3 6 4 – 1“ {ist ein loser und offener „Umschlag“, der die nachfolgenden losen Medien 2. – 6. zu StK-90-1208 enthält. Diese Beiakte passt physikalisch nicht in „ihre“ Papierakte StK-90-1208 hinein und steht frei im Regal.}
StK-90-1208/2	Geschäftsbericht 2013 SXF, TXL & BER von FBB
StK-90-1208/3	Geschäftsbericht 2012 SXF, TXL & BER von FBB
StK-90-1208/4	Geschäftsbericht 2011 SXF, TXL & BER von BER
StK-90-1208/5	Geschäftsbericht 2008 von Berliner Flughäfen
StK-90-1208/6	Geschäftsbericht 2014 SXF, TXL & BER von FBB
StK-90-1209	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER – Sachstandsbericht FK – 943 64 – 2 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „6 4“ „2 FK“
StK-90-1210	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Finanzierung Flughafen BER – allgemein Aktenzeichen: 94368-1 Band: 1 vom: 19.07.1999 bis: 24.10.2014“ „Band 1/2“ „9 4 3“ „6 8“ „1 FK“
StK-90-1211	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Finanzierung Flughafen BER FK – 943 68 – 1 Bd. 2“ „Band 2/“ „9 4 3“ „6 8“ „1 FK“

StK-90-1211/1	„BEIAKTE Finanzierung Flughafen BER“ „Land Brandenburg Staatskanzlei“ „9 4 3 6 8 – 1“ {enthält 2. – 5. zu : StK-90-1211}
StK-90-1211/2	Kreditvertrag zwischen Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (als Kreditnehmer) und {diversen Banken} über eine Langfrisfinanzierung in Höhe von Euro {1,4 Mio.}
StK-90-1211/3	{3 Faxseiten} Flughafen Berlin Brandenburg-Deutschland – B Finanzierungsvertrag zwischen European Investment Bank und Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Luxemburg, 22. Juli 2009 Berlin, 22. Juli 2009
StK-90-1211/4	{3 Faxseiten} Flughafen Berlin Brandenburg-Deutschland – A Finanzierungsvertrag zwischen der Europäischen Investitionsbank und Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Luxemburg, 22. Juli 2009 Berlin, 22. Juli 2009
StK-90-1211/5	Berlin Brandenburg International Airport Kernpunkte des Finanzierungskonzeptes zur Errichtung des BBI Streng vertraulich von Berliner Flughäfen 14.01.2005
StK-90-1211/6	Berlin Brandenburg International Airport Präsentation für den Aufsichtsrat der FBS Finanzierungskonzept zur Realisierung des BBI 10. Dezember 2004 Streng vertraulich von Berliner Flughäfen 26.11.2004
StK-90-1211/7	„BEIAKTE 2 Finanzierung Flughafen BER“ „9 4 3 6 8 – 1“ {enthält 8. zu : StK-90-1211}
StK-90-1211/8	[Symbolmarke: Land Brandenburg] Discussion Materials 13 March 2015 von ***
StK-90-1212	„Gesellschaftersitzung Finanzierung Flughafen BER FK 1 – 943 68 – 2 Bd. 1 Stand: 06.03.08 bis: 23.07.14“ „Band 1/“ „9 4 3“ „6 8“ „2 FK“
StK-90-1213	„Finanzierung BBI – Notifizierungsverfahren FK 1 – 943 68 – 3 Bd. 1 Stand: 01.12.08 bis: 27.08.09“ „Band 1/“ „9 4 3“ „6 8“ „3 FK“
StK-90-1214	[mit schwarzem Filzstift: „LRH BER 94368-004 Bd 1“]
StK-90-1215	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gesellschaftsangelegenheiten – allgemeine Schreiben Aktenzeichen: 943 72 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „7 2“ „1 FK“
StK-90-1216	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gesellschaftsvertrag der FBB Aktenzeichen: 943 72 – 3 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „7 2“ „3 FK“
StK-90-1217	„Bewerbungen – Sonstige Tätigkeiten bei der FBB FK 1 – 943 76 – 1/1 Bd. 1 Stand: 09.05.2012 bis 27.10.2014“ „NA Band 1/“ „9 4 3“ „7 6“ „1/1 FK 1“
StK-90-1217/1	„BEIAKTE 94376 – 1/1 „Bewerbung – sonstige Tätigkeiten bei der FBB““ „9 4 3 7 6 – 1/1“ {enthält (mit einem Gummiband zusammengehalten): 2. – 4. zu StK-90-1217
StK-90-1217/2	Kompetenzfeld Best Practice Aviation Potsdam, 2014
StK-90-1217/3	Unternehmenspräsentation Visality Consulting GmbH
StK-90-1217/4	Erfolgreiche Visionäre sind die wahren Realisten

StK-90-1218	„Bewerbung Funktion des Vorsitzenden der Geschäftsführung der FBB FK 1 – 943 76 – 1 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „7 6“ „1 FK 1“
StK-90-1218/1	„BEIAKTE Bewerbung – Geschäftsführung FBB 94376-1“ „9 4 3 7 6 – 1“ {enthält: 2. zu StK-90-1218}
StK-90-1218/2	Veröffentlichungen/Beiträge Betriebswirtschaft/Steuern/Wirtschaftsrecht
StK-90-1219	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Personalangelegenheit – Landesregierungsintern Aktenzeichen: 943 76 – 2 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 3“ „7 6“ „2 FK“
StK-91-1220	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – allgemein Aktenzeichen: 943 80 – 1 Band: 1 vom: 02.10.2006 bis: 15.01.2016“ „Band 1/“ „9 4 3“ „8 0“ „1 FK“
StK-91-1220/1	{BEIAKTE} 94380 – 1 „Flughafen BER – allgemein“ {enthält 2. zu StK-91-1220}
StK-91-1220/2	Dokumentation High-Level-Experten-Treffen „Idealer Flughafen der Zukunft 7“ 7./8. Juli 2006
StK-91-1221	94501 – 1 = Umlaufverfahren des AR der FBB {ist eine „Fehl tasche“ und enthält 1. – 5. zu StK-91-1221. Diese Papiere sind getackert oder werden von einer Büroklammer zusammengehalten. Bitte mit 1. und 5. besonders vorsichtig umgehen.}
StK-91-1221/1	Umlaufverfahren des Aufsichtsrates der PPS vom 7. November 2000
StK-91-1221/2	Potsdam, 6. November 2000 Kabinetttvorlage 479/00 Regelungen zum Vorhaben bei Aktenvorlagebegehren des Untersuchungsausschusses 3/1 gemäß Artikel 72 III der Landesverfassung in Verbindung mit § 16 Untersuchungsausschussgesetz (UAG) Mitzeichnungsverfahren
StK-91-1221/3	Anforderungen an eine Kooperationsvereinbarung und einen Vergleich:
StK-91-1221/4	12.10.2000 Vertrag über die Beratung zu Umsiedlungsfragen sowie Planung und Durchführung der Umsiedlung Diepensee/Teilbereiche Selchow 2000 – GMB/FPS –
StK-91-1221/5	Verschiedene Schreiben
StK-91-1222	„Aufsichtsrat – Vergabeverfahren im Rahmen der Realisierung des Flughafens BER (Monitoring, Oettel, ARGE & Transparency Int. Dtl) Aktenzeichen: 945 01 – 2 Band: 1 vom: 21.03.2013“ „Band 1/“ „9 4 5“ „0 1“ „2 FK“
StK-91-1223	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Aufsichtsrat – Allgemeine Angelegenheiten Aktenzeichen: 945 01 – 3 Band: 1 vom: 27.01.06“ „Band 1/“ „9 4 5“ „0 1“ „3 FK“
StK-91-1224	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Organisation – Zusammensetzung des Aufsichtsrates Aktenzeichen: 945 01 – 4 Band: 1 vom: 17.09.2001 bis: 24.02.2016
StK-91-1225	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Aufsichtsrat – Referentenrunde Aktenzeichen: 945 01 – 5 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „0 1“ „5 FK“
StK-91-1226	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Projektausschuss des Aufsichtsrats Aktenzeichen: 945 10 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „1 0“ „1 FK“

StK-91-1227	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Finanz- & Prüfungsausschuss – allgemein Aktenzeichen: 945 11 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „1 1“ „1 FK“
StK-91-1228	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Gesellschafterversammlung der FBB FK – 945 12 – 1 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 5“ „1 2“ „1 FK“
StK-91-1229	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen der Gesellschafterversammlung der FBB FK – 945 12 – 1 Bd. 2“ „Band 2/“ „9 4 5“ „1 2“ „1 FK“
StK-91-1230	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Gesellschafterversammlung der FBB – Allgemeine Angelegenheiten Aktenzeichen: 945 12 – 2 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „1 2“ „2 FK“
StK-91-1231	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER – Gremienarbeit FBB / Jour Fixe AR-Mitglieder BB, allgemein Aktenzeichen: 945 13 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „1 3“ „1 FK“
StK-91-1232	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „IMAG Flughafen – Allgemeine Themen FK 1 – 945 15 – 1 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „1 5“ „1 FK“
StK-91-1233	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – IMAG Sitzung FK 1 – 945 15 – 2 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 5“ „1 5“ „2 FK“
StK-91-1234	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – IMAG Sitzung FK – 945 15 – 2 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 5“ „1 5“ „2 FK“
StK-91-1235	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – IMAG Sitzung FK – 945 15 – 2 Bd. 3 Stand: 21.11.2003 bis 17.03.2016“ „Band 3/“ „9 4 5“ „1 5“ „2 FK“
StK-91-1236	„Sitzungen Flughafenministerrunde BBI FK – 945 20 – 1 Bd. 1 Stand: 05.06.09 bis 10.02.09“ „Band 1/2“ „9 4 5“ „2 0“ „1 FK“
StK-91-1237	„Sitzungen Flughafenministerrunde BBI FK – 945 20 – 1 Bd. 2 Stand: 09.09.10“ „Band 2/“ „9 4 5“ „2 0“ „1 FK“
StK-91-1238	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Flughafen BER – jour fixe, MIL – allgemein Aktenzeichen: 945 21 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „2 1“ „1 FK“
StK-91-1239	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Fluglärnkommision – allgemein (Schreiben) FK – 945 25 – 1 Bd. 1 Stand: 09.09.11 bis 14.02.13“ „Band 1/“ „9 4 5“ „2 5“ „1 FK“
StK-92-1240	„Anträge zu den Sitzungen der Fluglärnkommision Aktenzeichen: 945 25 – 2/1 Band: 1“ „NA Band 1/“ „9 4 5“ „2 5“ „2/1 FK“
StK-92-1241	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Fluglärnkommision – AG Betriebsregelung Aktenzeichen: 945 25 – 3 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „2 5“ „3 FK“
StK-92-1242	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sonderkommission BER (SoKo BER) Aktenzeichen: 945 30 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „3 0“ „1 FK“
StK-92-1243	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Dialogforum Flughafenumfeld BBI/BER – allgemein FK – 945 35 – 1 Bd. 1 Stand: 31.01.07 bis 23.06.11“ „Band 1/2“ „9 4 5“ „3 5“ „1 FK“
StK-92-1243/4	[Umschlag für lose Medien StK-92-1243/1 – StK-92-1243/3] Beiakte Dialogforum Flughafenumfeld BER – 945 35 – 1 – „9 4 5 3 5 – 1“
StK-92-1243/1	„Gutachten Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI“ von „***, *** & Partner architektur und stadtplanung“ „Stand: 27. Dezember 2006“

StK-92-1243/2	Laut Notizzettel: „94535 Regionales Strukturkonzept 19.12.13 Fe“
StK-92-1243/3	„Abschlussdokumentation RDF 2000 – 2008“ von „Regionales dialogforum Flughafen Frankfurt“
StK-92-1244	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Dialogforum Flughafenumfeld BBI/BER – allgemein FK – 945 35 – 1 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 5“ „3 5“ „1 FK“
StK-92-1245	„Band 3/“ „Staatskanzlei“ „Ref. FK“ „Dialogforum Umfeld BBI“ „Zeitraum: 22.09.2008 – 07.07.2010“ „Stehordner 1 Geschäftszeichen FK – 94535 – 1“
StK-92-1246	„Sitzungen Arbeitsausschuss – Dialogforum Aktenzeichen: 945 36 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „3 6“ „1 FK“
StK-92-1247	„Dialogforum Arbeitsausschuss – AG 1, Mitglieder Aktenzeichen: 945 36 – 2 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „3 6“ „2 FK“
StK-92-1248	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Dialogforum – AG 1, Interessenausgleich (u.a. Gutachten) FK – 945 37 – 1 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 5“ „3 7“ „1 FK“
StK-92-1249	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Dialogforum – AG 1, Interessenausgleich (u.a. Gutachten) FK – 945 37 – 1 Bd. 2“ Band 2/“ „9 4 5“ „3 7“ „1 FK“
StK-92-1250	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Dialogforum – AG 2, Schallschutz, Fluglärm, Lärmschutz FK – 945 37 – 2 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 5“ „3 7“ „2 FK“
StK-92-1251	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Dialogforum – AG 2, Schallschutz, Fluglärm, Lärmschutz FK – 945 37 – 2 Bd. 2 Stand: 11.09.15 bis 26.01.2016“ „Band 2/“ „9 4 5“ „3 7“ „2 FK“
StK-92-1252	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Dialogforum – AG 3, Kommunale und Interkommunale Entwicklung FK – 945 37 – 3 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „3 7“ „3 FK“
StK-92-1253	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Dialogforum – UAG 3 Aktenzeichen: 945 37 – 3/1 Band: 1“ „NA Band 1/“ „9 4 5“ „3 7“ „3/1 FK“
StK-92-1254	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER Dialogforum – AG 4 FK – 945 37 – 4 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „3 7“ „4 FK“
StK-93-1255	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER – Dialogforum / Jour Fixe Aktenzeichen: 945 38 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 5“ „3 8“ „1 FK“
StK-93-1256	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bürgerdialog BER – allgemein (Lärmschutz, Schallschutz, Schallschutzprogramm) FK – 945 40 – 1 Bd. 1 Stand: 05.03.2011 bis 18.01.2012“ „Band 1/“ „9 4 5“ „4 0“ „1 FK“
StK-93-1257	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bürgerdialog BER – Sitzungen FK – 945 40 – 2 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 5“ „4 0“ „2 FK“
StK-93-1258	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bürgerdialog BER – Sitzungen“ FK – 945 40 -2 Bd. 2 Stand: 14.03.11 bis 17.01.2012“ „Band 2/“ „9 4 5“ „4 0“ „2 FK“
StK-93-1259	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bürgerdialog BER – Bürgeranliegen FK – 945 40 – 3 Bd. 1 Stand: 24.03.2010 bis 27.03.2011“ „Band 1/2“ „9 4 5“ „4 0“ „3 FK“

StK-93-1260	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bürgerdialog BER – Bürgeranliegen FK – 945 40 – 3 Bd. 2 Stand: 24.03.2010 bis 20.12.2011“ „Band 2/“ „9 4 5“ „4 0“ „3 FK“
StK-93-1261	„Kleine Anfrage – Flughafenkoordination Aktenzeichen: 94701-1 Band: 1 vom: 31.03.1999 bis: 24.11.2006“ „Band 1/2“ „9 4 7“ „0 1“ „1 FK 1“
StK-93-1262	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Kleine Anfrage Flughafenkoordination FK – 947 01 – 1 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 7“ „0 1“ „1 FK“
StK-93-1263	„Kleine Anfrage – Flughafenkoordination FK 1 – 947 01 – 1 Bd. 3 Stand: 27.05.2010 bis 24.07.2012“ „Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Band 3/4“ „9 4 7“ „0 1“ „1 FK“
StK-93-1264	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Kleine Anfrage – Flughafenkoordination FK 1 – 947 01 – 1 Bd. 4 Stand: 03.08.12 bis 06.01.14“ „Band 4/5“ „9 4 7“ „0 1“ „1 FK“
StK-93-1265	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Kleine Anfrage – Flughafenkoordination FK – 947 01 – 1 Bd. 5“ „Band 5/6“ „9 4 7“ „0 1“ „1 FK“
StK-93-1266	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Kleine Anfrage ; Flughafenkoordination FK – 947 01 – 1 Bd. 6“ „Band 6/7“ „9 4 7“ „0 1“ „1 FK“
StK-93-1267	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Kleine Anfrage; Flughafenkoordination FK – 947 01 – 1 Bd. 7 Stand: 28.07.2015 bis 04.03.2016“ „Band 7/“ „9 4 7“ „0 1“ „1 FK“
StK-94-1268	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Große Anfrage – Flughafenkoordination FK 1 – 947 01 – 2 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „0 1“ „2 FK“
StK-94-1269	„Landtag Brandenburg – Petitionen (Flughafenkoordination) Aktenzeichen: 94701-3 Band: 1 vom: 17.03.2010“ „Band 1/“ „9 4 7“ „0 1“ „3 FK“
StK-94-1270	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landtag Brandenburg – Parlamentarischer Beratungsdienst Aktenzeichen: 94701-4 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „0 1“ „4 FK“
StK-94-1271	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landtagsangelegenheiten – allgemein Aktenzeichen: 947 01 – 5 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „0 1“ „5 FK“
StK-94-1271/1	[loses Medium, Umschlag für Stk-94-1271/2:] Beiakte 94701-5 „Landtagsangelegenheiten – allgemein“ 2014/00345
StK-94-1271/2	[loses Medium:] Sachstandsinformation der Berliner Flughäfen zur Öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“ (Drucksache 5/2394 – Neudruck) Donnerstag, 7. April 2011, Landtag Brandenburg, Raum 306
StK-94-1272	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landtag – Ausschüsse FK – 947 01 – 6 Bd. 1 Stand: 22.08.12 bis 19.06.13“ „Band 1/2“ „9 4 7“ „0 1“ „6 FK“
StK-94-1273	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landtag – Ausschüsse FK – 947 01 – 6 Bd. 2 Stand: 22.08.12 bis 14.02.2014“ „Band 2/3“ „9 4 7“ „0 1“ „6 FK“
StK-94-1274	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landtag – Ausschüsse FK – 947 01 – 6 Bd. 3“ „Band 3/“ „9 4 7“ „0 1“ „6 FK“
StK-94-1275	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Landtagsfraktionen – allgemein Aktenzeichen: 947 01 – 7 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „0 1“ „7 FK“

StK-94-1276	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „CDU-Fraktion FK – 947 01 – 8 Bd. 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „0 1“ „8 FK“
StK-94-1277	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Die Linke Aktenzeichen: 947 01 – 9 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „0 1“ „9 FK“
StK-94-1278	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „SPD Aktenzeichen: 947 01 – 10 Band: 1 vom: 11.06.2007 bis: 09.05.09“ „Band 1/2“ „9 4 7“ „0 1“ „10 FK“
StK-94-1279	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „SPD – Landtagsfraktion (BER) FK – 947 01 – 10 Bd. 2“ „Band 2/“ „9 4 7“ „0 1“ „10 FK“
StK-94-1280	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bündnis 90/Die Grünen Aktenzeichen: 947 01 – 11 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „0 1“ „11 FK“
StK-94-1281	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sonderausschuss BER – allgemein Ak- tenzeichen: 94705-1 Band: 1“ „Band 1/2“ „9 4 7“ „0 5“ „1 FK1“
StK-94-1282	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sonderausschuss BER – allgemein Ak- tenzeichen: 947 05 – 1 Band: 2 vom: 06.11.2014 bis: 11.02.2016“ „Band 2/“ „9 4 7“ „0 5“ „1 FK“
StK-94-1283	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen des Sonderausschusses BER FK – 947 05 – 2 Bd. 1“ „Band 1/2“ „9 4 7“ „0 5“ „2 FK“
StK-94-1284	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen des Sonderausschusses BER FK – 947 05 – 2 Bd. 2“ „Band 2/3“ „9 4 7“ „0 5“ „2 FK“
StK-94-1285	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen des Sonderausschusses BER FK – 947 05 – 2 Bd. 3“ „Band 3/4“ „9 4 7“ „0 5“ „2 FK“
StK-95-1286	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen des Sonderausschusses BER FK – 947 05 – 2 Bd. 4“ „Band 4/5“ „9 4 7“ „0 5“ „2 FK“
StK-95-1287	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen des Sonderausschusses BER FK – 947 05 – 2 Bd. 5“ „Band 5/6“ „9 4 7“ „0 5“ „2 FK“
StK-95-1288	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen des Sonderausschusses BER FK – 947 05 – 2 Bd. 6“ „Band 6/7“ „9 4 7“ „0 5“ „2 FK“
StK-95-1289	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen des Sonderausschusses BER FK – 947 05 – 2 Bd. 7“ „Band 7/8“ „9 4 7“ „0 5“ „2 FK“
StK-95-1290	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen des Sonderausschusses BER FK – 947 05 – 2 Bd. 8“ „Band 8/9“ „9 4 7“ „0 5“ „2 FK“
StK-95-1291	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Sitzungen des Sonderausschusses BER FK – 947 05 – 2 Bd. 9 Stand: 04.09.2012 bis 22.02.2016“ „Band 9/“ „9 4 7“ „0 5“ „2 FK“
Stk-95-1292	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Akteneinsicht von Abgeordneten – All- gemein Aktenzeichen: 94710-1 Band: 1“ „Band 1/2“ „9 4 7“ „1 0“ „1 FK 1“
StK-95-1292/1	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Akteneinsicht von Abgeordneten – allge- mein Aktenzeichen: 94710 – 1 Band: 2 vom: 03.04.2013 bis: 28.01.2016“ „Band 2/“ „9 4 7“ „1 0“ „1 FK“
StK-95-1293	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Kabinettsitzungen – Flughafen BER Aktenzeichen: 947 15 – 1 Band: 1“ „Band 1/2“ „9 4 7“ „1 5“ „1 FK“
StK-95-1294	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Kabinettsitzungen – Flughafen BER“ „Aktenzeichen: 947 15 – 1 Band: 2“ „Band 2/“ „9 4 7“ „1 5“ „1 FK“

StK-96-1295	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Untersuchungsausschuss des Landes Berlin – Allgemein Aktenzeichen: 947 20 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „2 0“ „1 FK“
StK-96-1296	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER – Abgeordnetenhaus von Berlin – allgemeines Aktenzeichen: 947 21 – 1 Band: 1 vom: 16.01.2013 bis: 06.01.2016“ „Band 1/“ „9 4 7“ „2 1“ „1 FK“
StK-96-1297	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Deutscher Bundestag – allgemein Aktenzeichen: 947 25 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „2 5“ „1 FK“
StK-96-1298	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „SPD – Bundestagsfraktion Aktenzeichen: 947 25 – 2 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „2 5“ „2 FK“
StK-96-1299	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „CDU – Bundestagsfraktion Aktenzeichen: 947 25 – 3 Band: 1 vom: 17.01.13“ „Band 1/“ „9 4 7“ „2 5“ „3 FK“
StK-96-1300	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Die Linke – Bundestagsfraktion Aktenzeichen: 947 25 – 4 Band: 1 vom: 01.06.2006 bis: 13.01.2016“ „Band 1/“ „9 4 7“ „2 5“ „4 FK“
StK-96-1301	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Bundestagsfraktion Aktenzeichen: 947 25 – 5 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „2 5“ „5 FK“
StK-96-1302	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bundesrat – allgemein Aktenzeichen: 947 30 – 1 Band: 1 vom: 02.02.2012“ „Band 1/“ „9 4 7“ „3 0“ „1 FK“
StK-96-1303	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „Bundesratsinitiative gegen Fluglärm Reinland-Pfalz 90/13 Aktenzeichen: 947 30 – 2 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „3 0“ „2 FK“
StK-96-1304	„Land Brandenburg Staatskanzlei“ „BER – Europäische Union – Allgemein Aktenzeichen: 94731 – 1 Band: 1“ „Band 1/“ „9 4 7“ „3 1“ „1 FK“
StK-96-1305	1/ Staatskanzlei Ref. 23 Stellungnahme der Bundesregierung zu EU-Vorhaben Zeitraum: 04.06.07 – 15.02.08 Stehordner 1 Geschäftszeichen FK – 94731 – 2
MdF-97-1306	Untersuchungsausschuss BER 7/2 Beweisbeschluss B54 15.03.2023 Vertraulich
MdF-98-1307	MdF Land Brandenburg 45 + Planaufstellung BBI – Finanzierungszuschlag 8298 Band VV 4420 – 100 – 92
MdF-98-1308	X MdF Land Brandenburg UA 3/1 (BBI) – Unterlagen Beweisbeschluss – Unterlagen Aktenplan Band 2 8271
MdF-98-1309	45 X BBI Flughafenplanung betroffene Gemeinden 8002 Bd. 3 VV 4420 – 103 – 91
MdF-98-1310	45 L. Fin. Verw. BBI + Flughafenplanung Betroffene Gemeinden Bd. 2 8001 Band VV 4420 – 103 – 91
MdF-99-1311	P 45 Y VV 4420 – 102 – 32 Band E BFG Protokolle der Gesellschafterversammlungen der Berliner Flughafen GmbH 12191 – 06101 86943 8693
MdF-99-1312	P MdF Land Brandenburg X FPS / LA GV 8297 X Band VV 4420 – 106 – 90
MdF-99-1313	56 P 8425 BBF/BBI Protokolle Gesellschaftervers. *** Task Force X – Vertraulich – X 8425 W 56

MdF-100-1314	Aufsichtsratssitzungen der BBF Niederschriften der 10. – 18. Sitzung 8232
MdF-100-1315	Aufsichtsratssitzungen der BBF Niederschriften der 1. – 9. Sitzung 8231 8231
MdF-100-1316	Aufsichtsratssitzungen der FBS Niederschriften der 19. – 25 Sitzung 8233 8233
MdF-100-1317	64 X 1-18. ARS BBF 8433 W 64
MdF-100-1318	65 X 1934 ARS BBF 1-16 ARS PPS 8434 W 65
MdF-101-1319	Referat 45 Band 6 X BBF Gründung BBF – Gesellschaftervertrag Abschluß 12.12.1991 – Grundstückskaufvertrag Interflug-FBS v. 30.09.1991 – Be- triebspachtvertrag vom 04.10.1991 08.10.1991 – 22.07.1992 8689 VV 4420 – 100 - 20
MdF-101-1320	X Referat 45 BBI Flughafenplanung Betroffene Gemeinden – Beratungspro- tokolle – Untersuchungsverfahren gem. §§ 14, 15 6 PP V – LEP SF / EV Bd. 1 VV4420 – 103 – 91 8000
MdF-101-1321	Referat 45 Band 4 X BBF Gründung BBF – Konsortialvertrag – Gesellschaf- tervertrag 23.04.1991 – 04.06.1991 8687 VV 4420 – 100 - 20
MdF-101-1322	X L. Fin. Verw. Referat 45 VV4420 – 103 – 95 – 05 BBI Landesentwick- lungsplan LEP zur Standortsicherung [„Gem. Lohnplanungsabte.“ ganz schwer zu lesen] Flughafen Schönefeld 7995 Band
MdF-102-1323	Referat 45 X BBI Planungsgutachten – Standort – Bauleitplanung – Rechts- gutachten ROV – Luftverkehrsprognose (Rothengatter) – Konzept A.D. Little 8553 Bd. 1 VV 4420 – 103-95-03
MdF-102-1324	X Referat 45 BBI Raumordnungsverfahren Antragskonferenzen / Scooping- termine 16.8.1993 – Sperenberg – Jüterbog Ost – Schönefeld Süd Landes- planerische Beurteilung 16.11.1994 1 8547 VV 4420 – 103 - 91
MdF-102-1325	X Referat 45 BBI ROV / UVP 03.1992 – 11.1994 8550 4 Band 5 VV4420 – 103 – 91
MdF-102-1326	X Referat 45 BBI Vorbereitung ROV / UVP – Projektgespräche 8549 3 Band 4 VV4420 – 103 – 91
MdF-103-1327	[Vorderseite:] 22. Aufsichtsratssitzung BBF Ex-Nr. 25 Landesrechnungshof Brandenburg [Rücken:] 45 X VV 4420 BBF – 100 22. Sitzung – 32 des AR 22. AR 24.08.1996 8647 VV 4420-100-32 LRH LRH-Ex. [Die Markierungen und die Textreihenfolge entsprechen dem handschriftlichen Original.]
MdF-103-1328	45 X VV 4420 – 100 BBF – 32 23. AR-Sitzung 13.9.1996 8648 VV 4420 – 100 – 32 [Die Markierungen und die Textreihenfolge entsprechen dem handschriftlichen Original.]
MdF-103-1329	[Vorderseite:] 22. Aufsichtsratssitzung BBF Ex-Nr. 24 Registratur Landesbe- teiligung Brandenburg [Rücken:] 45 VV X 4420 – BBF 100 – 32 22. Sitzung des AR 24.06.1996 VV 4420-100-32 8646 [Die Markierungen und die Text- reihenfolge entsprechen dem handschriftlichen Original.]
MdF-103-1330	[Vorderseite:] 24. Aufsichtsratssitzung BBF Ex-Nr. 25 Landesrechnungshof Brandenburg [Rücken:] X 45 VV 4420 BBF – 100 – 32 24. AR. Sitz des AR

	16.12.1996 8650 Finanzausschuß Sitzung am 6.12.1996 LRH [Die Markierungen und die Textreihenfolge entsprechen dem handschriftlichen Original.]
MdF-103-1331	[Vorderseite:] 23. Aufsichtsratssitzung BBF Ex-Nr. 25 Landesrechnungshof Brandenburg [Rücken:] X 45 VV 4420 – 100 BBF – 32 23. AR-Sitzung 13.9.1996 8649 LRH VV 4420 – 100 – 32 [Die Markierungen und die Textreihenfolge entsprechen dem handschriftlichen Original.]
MdF-104-1332	[Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF Exemplar-Nr. 21 *** [Rücken:] X BBF-35. AR-Sitzung am 26. Mai 1999 + 36. AR-Sitzung am 28. Mai 1999 8124 VV 4420 100 – 32
MdF-104-1333	MdF X Land Brandenburg 45 BBF 35. Sitzung des AR sowie Finanzausschuß v. 22/3.'99 Band 8123 VV 4420 – 100 – 32
MdF-104-1334	MdF X Land Brandenburg 45 BBF 34. Sitzung des AR am 20. November 1998 8122 Band VV 4420 – 100 – 32
MdF-104-1335	L. Fin. Verw. BBF X 33. Sitzung des AR am 18.09.1998 Finanzausschuß d. AR Sitzg. v. 28/8.'98 Band 8121 VV 4420 – 100 – 32
MdF-104-1336	X L. Fin. Verw. BBF 33. AR-Sitzg v. 18. September '98 Band 8120 VV 4420 – 100 – 32
MdF-105-1337	Referat 45 9 X BBF 9.Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 20.12.1993 17.01.1994 8585 Arbeits-Exemplar VV 4420 – 100 – 32
MdF-105-1338	Referat 45 9 X BBF 9. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 20.12.1993 und 17.01.1994 8586 VV 4420 – 100 – 32
MdF-105-1339	Referat 45 8 X BBF 8. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 11.10.1993 8584 VV 4420 – 100- 32
MdF-105-1340	Referat 45 6 X BBF 6. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 26.04.1993 8582 VV 4420 – 100 – 32
MdF-105-1341	Referat 45 7 X BBF 7. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 28.06.1993 8583 VV 4420 – 100 – 32
MdF-106-1342	X L. Fin. Verw. Referat 45 4. Parlamentarischer Untersuchungsausschuß des Abgeordnetenhauses von BERLIN zu den Grundstückserwerben FBS und BBF in Berlin Schönefeld Baufeld Ost 8556 Band VV 4420 – 100 – 87
MdF-106-1343	X 41 UA 2/1 UA 1/5 Nr. 8272 8272
MdF-106-1344	Referat 45 X 4. Parlamentarischer Untersuchungsausschuß des Abgeordnetenhouse von BERLIN zu den Grundstückserwerben FBS und BBF in Berlin Schönefeld Baufeld Ost Zeugenvernehmung Minister Kühbacher am 31.05.1995 8558 VV 4420 – 100 – 87
MdF-106-1345	Referat 45 X 4. Parl. Untersuchungsausschuß des Abgeordnetenhauses von BERLIN zu den Grundstückserwerben FBS und BBF in Berlin-Schönefeld Baufeld Ost Wortprotokolle 8557 VV 4420 – 100 – 87
MdF-106-1346	MdF X Land Brandenburg 45 BBF / BBI Innenverhältnis Altgesellschaften III 8663 Band VV 4420 – 100 - 39

MdF-107-1347	[in Ermangelung einer Ordneraufschrift wird vom obersten Blatt zitiert, die Zeichensetzung wurde aus dem Original übernommen:] wir möchten Sie bitten , in dem Ihnen zur Aufsichtsratssitzung am 13.09.1996 übergebenen „Kompendium der “Rechtsgrundlagen der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH“ die als Anlage beigefügten Seiten unter dem Punkt 8.1. – Zusammensetzung Aufsichtsrat BBF- auszutauschen.
MdF-107-1348	Referat 45 VV4420 – 100 – 23 X BBF Sitzungen der Anteilseigner Gesellschaftsbesprechungen 8073
MdF-107-1349	45 L.Fin. Verw. X BBF Lenkungsausschuß [der fettgedruckte Teil des Wortes ist kaum zu entziffern und wurde aus dem Ordnerinhalt erschlossen] 4. Sitz. 30.10.96 5. Sitz. 4.12.96 – Gründung PPS VV 4420 – 100 – 94 – 01 8043 Band 2
MdF-107-1350	X Referat 45 45 – VV 4420 – 100 – 87 Parlamentarischer Untersuchungsausschuß 2/1 des Landtages Brandenburg zu den Grundstückserwerben der FBS und BBF in Berlin – Schönefeld Baufeld Ost Zeugenvernehmung RL Herr *** 15.09.1995 8042 VV 4420 – 100 – 87
MdF-107-1351	Referat 45 Band 5 X BBF Gründung BBF – Konsortialvertrag Abschluß 02.05.1991 – Gesellschaftsvertrag – Flughafenkonzepte Ausbau / Finanzierung 04.06.1991 – 26.09.1991 8688 VV 4420 – 100 – 20
MdF-108-1352	Referat 45 VV 4420 – 100 – 32 BBF X Sitzungen des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding Protokolle 15. - .Sitzung [Die Anzahl der aufeinanderfolgenden Leerzeichen ist auf 4 geschätzt. Könnte aber auch ein Tabulatorzeichen sein.] 8047 Band 2
MdF-108-1353	VV4420-100-32 X Referat 45 BBF 21. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 07.02.1996 Arbeitsexemplar 8048
MdF-108-1354	45 MdF X Land Brandenburg BBF 31. AR-Sitzung v. 13.02.'98 und Finanzausschußsitzung v. 04.02.'98 8045 Band VV 4420 – 100 – 32
MdF-108-1355	[Vorderseite:] 22. Aufsichtsratssitzung BBF Ex-Nr. 21 Herr *** [Rücken:] X BBF 22. Sitzung des AR 24.06.1996 VV 4420 – 100 – 32 110 Arbeits-ex.
MdF-108-1356	Referat 45 VV 4420 – 100 – 32 X BBF Sitzungen des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding Protokolle 1. – 14.Sitzung [„15.Sitzung“ wurde handschriftlich korrigiert] 8046 Band 1
MdF-109-1357	MdF IC Land Brandenburg BBF Kredite zum Baufeld Ost VV 4420 – 100 – 95 8668 Band 1
MdF-109-1358	[Auf diesem Rückenetikett wurde mit Bleistift geschrieben und radiert. Dabei wurden offenbar auch Worte vom Radiergummi erwischt, die nicht radiert werden sollten. Gar nicht lesbar, da stand mal was: ??????; Einfügung per Korrekturzeichen: <i>kursiv</i> ; radierte Wortteile (geraten): grau] MdF X Land Brandenburg BBF /???? 1. Rahmenvertrag 2. Anteilsverkaufsvertrag Übertragungsvertrag 3. Konzessionsvertretungen Stand: 4/97 8672 Band 45 VV 4420-100-39
MdF-109-1359	Referat 45 X BBF Grundstücksakte Eintragung Handelsregister Übertragung Flughafen Schönefeld Übertragung Flughafen Dresden Entwurf Gesellschaftsvertrag BBF Gesellschaftsvertrag FBS Betriebspachtvertrag FBS Entflechtung Interflug 8697 VV 4420 – 100 – 21 1642

Mdf-109-1360	[Dieses Etikett ist in Teilen schwer lesbar. Alle geratene Teile in grau.] X L. Fin. Verw. 45 – VV 4420 – 100 – 95 BBF Flächenstand. Baufeld Ost Bau-feld Ost – Schriftverlauf Commerzbank – Beiakte LEG 8669 Band 2
MdF-109-1361	MdF X Land Brandenburg 45 BBF/BBI Innenverhältnis Altgesellschaften IV ab 13/8 99 8664 Band VV 4420 – 100 – 39
MdF-110-1362	Referat 45 X 3 BBF 3. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 04.09.1992 8579 VV 4420 – 100- 32
MdF-110-1363	X Referat 45 5 BBF 5. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 25.01.1993 8581 VV 4420 – 100 – 32
MdF-110-1364	Referat 45 X 4 BBF 4. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 23.11.1992 8580 VV 4420 – 100- 32
MdF-110-1365	Referat 45 X 2 BBF 2. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 01.06.1992 8578 VV 4420 – 100 – 32
MdF-110-1366	Referat 45 X 1 BBF 1. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 30.03.1992 8577 VV 4420 – 100 – 32
MdF-111-1367	[Vorderseite:] 20. ARS BBF Ex Nr. 24 Registratur Landesbeteiligung Bran-denburg [Rücken:] X 45 VV4420-100-32 BBF 20. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 11.12.1995 8642 LRH – Exemplar Bd. 1
MdF-111-1368	[Vorderseite:] 20. ARS BBF Ex Nr. 21 Herr *** [Rücken:] 45 X VV4420-100-32 BBF 20. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 11.12.1995 8641 Bd. 1
MdF-111-1369	[Vorderseite:] Arbeitsexemplar 13. ARS BBF Ex Nr. 21 Herr *** [Rücken:] X 45 VV 4420 -100- 32 BBF 13. AR-Sitz. 7.12.94 8644
MdF-111-1370	X 45 VV 4420 – 100 – 32 VV 4420 – 100 BBF – 32 21. Sitzung des AR der BBF V 7.02.96 8645 LRH – Ex.
MdF-111-1371	[Vorderseite:] 12. ARS BBF Ex Nr. 25 Landesrechnungshof Brbg [Rücken:] X 45 VV 4420 – 100 – 32 BBF 12. AR-Sitz. 28.9.94 Bd. 3 LRH 8643
MdF-111-1372	[Vorderseite:] 20. ARS BBF Ex Nr. 25 Landesrechnungshof Brandenburg [Rücken:] X 45 VV4420–100–32 BBF 20. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 11.12.1995 LRH – Exemplar Bd. 2 8640
MdF-112-1373	Referat 45 P X BBF Beschlüsse der Gesellschafter – Protokolle 1 X 8197 VV 4420 – 100 – 22
MdF-112-1374	[Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF Exemplar-Nr.24 *** [Rücken:] P 45 PPS 18. Sitzg des AR am 28.4.99 + Protokoll der Gesellschafterversamm-lung vom 20.04.99 VV 4420 – 106 – 22 X 8070
MdF-112-1375	MdF Land Brandenburg P BBF X GV VV 4420 – 100 – 22 Band 8172
MdF-112-1376	45 MdF X P Land Brandenburg PPS 8071 19. Sitzung – des AR am 6. Ma. 1999 [= 06.03.1999?] und Protokoll der Gesellschafterversammlung vom X 7. Juni 1999 – Umlaufbeschuß BWHL-[unleserliche Handschrift: „Kansor-tial“]vereinbarung Band VV 4420 106 – 32

MdF-112-1377	Referat 45 Band 1 X BBF 9 Gesellschafterversammlungen [Anstrich:] – Vorlagen – Protokolle [Ende Anstrich] 2 [Von schräg unten rechts weist ein Pfeil auf die „2“ hin.] 8198 VV4420 – 100 – 22
MdF-113-1378	45 X VV4420-100-88 BBF Grundstückskäufe BAUFELD OST – Treuhändervertrag BBF – LEG Schiedsverfahren 8679 Band 3
MdF-113-1379	Referat 45 X BBF Grundstückskäufe Baufeld Ost – Treuhändervertrag – Rechtsgutachten 8677 Band 1 VV 4420 – 100 – 88
MdF-113-1380	Referat 45 X BBF Bericht Treuarbeit zu Baufeld Ost 8680 VV 4420 – 100 – 85
MdF-113-1381	X Verschmelzung BBF/FBS 2003 45 – VV 4420 – 100 – 39 8676
MdF-113-1382	Referat 45 X BBF Grundstückskäufe Baufeld Ost – Treuhandvertrag BBF – LEG – Rechtsgutachten 8678 Band 2 VV 4420 – 100 – 88
MdF-114-1383	[Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BFG *** [Rücken:] X 53. 8180
MdF-114-1384	[Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF *** [Rücken:] X 54. 8183
MdF-114-1385	[Vorderseite:] [von Hand gestrichen:] Aufsichtsratssitzung BBF *** [handschriftlich korrigiert:] *** [Rücken:] BBF X AR 52. Sitz. [großer unförmiger Punkt, wahrscheinlich Korrektur] 4.4.03 8174
MdF-114-1386	[Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF *** [Rücken:] X 55. 8173
MdF-114-1387	MdF Land Brandenburg BFG AR X Band 8167
MdF-115-1388	[Vorderseite:] 16. ARS BBF Ex-Nr.25 Landesrechnungshof Brandenburg [Rücken:] Referat 45 X 16 BBF 16. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 26.06.1995 8613 LRH – Exemplar VV 4420 – 100 – 32
MdF-115-1389	Referat 45 X 16 BBF 16. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 26.06.1995 und 5. Finanzausschußsitzung 19.06.1995 und Referentensitzung 12.06.1995 8615 Arbeits-Exemplar VV 4420 – 100 – 32
MdF-115-1390	Referat 45 X 15 BBF Außerordentliche Aufsichtsratssitzung der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 23.05.1995 (15. Sitzung) 8612 VV 4420 – 100- - P22
MdF-115-1391	Referat 45 X 17 BBF Außerordentliche 17. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 26.07.1995 8616 Arbeitsexemplar VV 4420 – 100- 32
MdF-115-1392	X Referat 45 16 BBF 16. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 26.06.1995 5. Finanzausschußsitzung 19.6.1995 8614 M - Exemplar VV 4420 – 100 – 32
MdF-116-1393	Referat 45 X 11 BBF 11. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 06.06.1994 8625 VV 4420 – 100 – 32
MdF-116-1394	[Vorderseite:] 18. ARS BBF Ex Nr. 21 Herr *** [handschriftlich:] 2. Nicht Ordner anlegen 18. <u>Sitz</u> .. [Die meisten Buchstaben sind geraten.] [Rücken:] X

	45 VV4420-100-32 BBF 20. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 11.12.1995 Arbeits-Ex. Band 2 8639
MdF-116-1395	X Referat 45 13 BBF 13. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 07.12.1994 8623 M-Ex. VV 4420 – 100 – 32
MdF-116-1396	X Referat 45 12 BBF 12. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 28.09.1994 8622 Arbeits-Exemplar VV 4420 – 100 – 32
MdF-116-1397	X Ref 45 VV 4420 – 100 – 32 BBF 10. Aufsichtsratssitzung 21.03.1994 Bd. 3 LRH 8624
MdF-117-1398	Referat 45 Band-6 X BBF Gesellschaftsverträge Gewinnabführungsverträge Geschäftsanweisungen – für Geschäftsführung – für Aufsichtsrat BBF FBS BFG 8696 VV 4420 – 100 – 21,31,41
MdF-117-1399	45 X L.Fin. Verw. BBI Standortentsch. Konsenzbeschuß v. 28.5.96 8662 Band 2
MdF-117-1400	MdF X Land Brandenburg BBI PFB 8674 45 VV 4420 – 100 Band
MdF-117-1401	X L.Fin. Verw. 45 – VV 4420 103 – 94 BBI – Standort – vorsorge Sperenberg – Straßenanbindung BDI 8661 Band
MdF-117-1402	Ref. 45 X L.Fin. Verw. BBF / BBI Lenkungsausschuß der Gesellschafter LAG – Sitzungen – Protokolle VV 4420 – 100 – 94 – 01 Band 1 8565
MdF-118-1403	X Referat 45 Parlamentarischer Untersuchungsausschuß 2/1 des Landtages Brandenburg zu den Grundstückserwerben der FBS und der BBF in Berlin – Schönefeld Baufeld Ost Band 2 7968 VV 4420 – 100 – 87
MdF-118-1404	X L.Fin. Verw. BERICHT DES UNTERSUCHUNGS-AUSSCHUSSES 2/1 "BBF" 41-VV4420-100-87 7969 Band 30
MdF-118-1405	Y PPS Überarbeitung Vertragsentwürfe Stand: 08.08.00 (Änderung der Gesellschafter/BBF-Konzern eigearb.) 7994
MdF-118-1406	X MdF Untersuchungsausschuß 2/1 Grundstücksbeschaffungen Baufeld Ost Zusammenstellung der Unterlagen 1991 – 1994 Berlin Brandenburg Holding GmbH BBF Ordner 2 7983 MdF-Ex. M VV 4420 – 100 – 87
MdF-118-1407	X Referat 45 Parlamentarischer Untersuchungsausschuß 2/1 des Landtages Brandenburg zu den Grundstückserwerben der FBS und BBF in Berlin – Schönefeld Baufeld Ost Zusammenstellung von Unterlagen für St L. 10.11.95 8041 Band 2 VV 4420 – 100 - 87
MdF-119-1408	X Referat 45 Parlamentarischer Untersuchungsausschuß 2/1 des Landtages Brandenburg zu den Grundstückserwerben der FBS und BBF in Berlin – Schönefeld Baufeld Ost Band 1 7967 VV 4420 – 100 – 87
MdF-119-1409	MdF X Untersuchungsausschuß 2/1 Grundstücksbeschaffungen Baufeld Ost Zusammenstellung der Unterlagen 1991 – 1994 Flughafen Berlin Schönefeld GmbH FBS 7958 Ordner 1a VV 4420 -100- 87
MdF-119-1410	Referat 45 X Parlamentarischer Untersuchungsausschuß 2/1 des Landtages BRANDENBURG zu den Grundstückserwerben FBS und BBF in Berlin-Schönefeld Baufeld Ost 7966 VV 4420 – 100 – 87
MdF-119-1411	X MdF Untersuchungsausschuß 2 / 1 Grundstücksbeschaffungen Baufeld Ost Zusammenstellung der Unterlagen 1991 – 1994 Flughafen Berlin Schönefeld GmbH FBS M 7957 Ordner 1a VV 4420 -101- 87

MdF-119-1412	X Referat 45 Parlamentarischer Untersuchungsausschuß 2/1 des Landtages Brandenburg zu den Grundstückserwerben der FBS und BBF in Berlin – Schönefeld Baufeld Ost Zusammenstellung von Unterlagen für St 2. 10.10.95 Band 1 7956 VV 4420 – 100 – 87
MdF-120-1413	MdF Land Brandenburg BFG FPS PPS GV + FEW 8694 8695 45-VV4420-102-32 Band II
MdF-120-1414	Referat 45 Band 6 a X BBF Gründung BBF – ab Seite 427 Hauptband 6 8690 VV 4420 – 100 – 20
MdF-120-1415	Referat 45 Band 7 X BBF Gründung BBF – Erste Vorstellungen zur priv. Finanzierung des Ausbaus Schönefeld Nord – Übertragung des Flughafen Schönefeld auf BBF durch Treuhandanstalt am 18.12.1992 – Finanzierungsvertrag LEG / Banken zum Grunderwerb in Schönefeld – Entwurf vom 29.06.1992 14.11.1991 – 28.01.1992 Beständigkeitserkl. v. 28.8.92 8691 VV 4420 – 100 – 20
MdF-121-1416	[Auf der Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF *** [Rückseite:] MdF X 45 Land Brandenburg BBF 42. Sitzg. des AR vom 15/9.00 8012 Band VV 4420 100-32
MdF-121-1417	X MdF Land Brandenburg 45 VV 4420 – 100 – 32 BBF 40. Sitzung am 7.4.00 sowie Finanzausschuß v. 20.03.00 Band 2 8 7949
MdF-121-1418	L.Fin. Verw. 45 X VV 4420-100-32 BBF 11. AR-Sitzung am 06.06.94 Zweitschrift 8044 Band
MdF-121-1419	X L.Fin. Verw. 45 BBF 41. AR-Sitzg. v. 23. Juni 00 sowie Finanzausschußsitzg. v. 22/6.00 + Vermerk Finanzausschuß (vom 13.11.2000) 8015 Band VV 4420 – 100 – 32
MdF-121-1420	45 X BBF 40. Sitzung AR am 7.4.2000 sowie Finanzausschuß v. 20. März 2000 7 Band 1 von 2 VV 4420 – 100 – 32 7948
MdF-122-1421	[auf der Vorderseite:] [sieht aus wie eine Zeichnung, schwer bis gar nicht zu entziffern:] QsuSr 30.1.97 [weiter mit Schreibmaschine:] 25. ARS BBF Exemplar Nr. 24 Landesbeteiligung Brbg. [Rücken:] X 45 VV 4420 BBF – 100 – 32 25. AR-Sitz. 14.2.97 Fin A-Sitz 17.1.97 8651 LRH VV 4420 – 100 – 32
MdF-122-1422	X 45 VV 4420 – 32 BBF 27. A.R.-Sitzung 27.6.97 8653 Exemplar für LRH
MdF-122-1423	Referat 45 X BBF Angelegenheiten des Aufsichtsrates – Konzernorganisation – Stimmrecht des Landes bei Entlastungsbeschlüssen 8695 VV 4420 – 100 – 38
MdF-122-1424	[auf der Vorderseite:] [sieht aus wie eine Zeichnung, schwer bis gar nicht zu entziffern:] eing. 30.1.97 [weiter mit Schreibmaschine:] 25. ARS BBF Exemplar Nr. 25 Landesrechnungshof Brbg. [Rücken:] X 45 VV 4420 BBF – 100 – 32 25. AR-Sitz. 14.2.97 8652 LRH LRH
MdF-123-1425	X Referat 45 14 BBF 14.Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 01.02.1995 8609 A-Ex VV 4420 – 100 – 32
MdF-123-1426	Referat 45 10 X BBF 10.Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 21.03.1994 8588 VV 4420 – 100 – 32

MdF-123-1427	Referat 45 10 X BBF 10.Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 21.03.1994 8587 Arbeits-Exemplar VV 4420 – 100 – 32
MdF-123-1428	[auf der Vorderseite:] 14. ARS BBF Ex Nr. 24 Reg. Landesbeteiligung Brandenburg [Rücken:] Referat 45 X 14/2 BBF 14. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 01.02.1995 8611 LRH-Ex. VV 4420 – 100- 32
MdF-123-1429	[Vorderseite:] 14. ARS BBF Ex-Nr. 21 *** [Rücken:] Referat 45 X 14 BBF 14. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 01.02.1995 8610 VV 4420 – 100- 32
MdF-124-1430	45 MdF X Land Brandenburg BBF 30. AR-Sitzung v. 05/12.97 VV 4420 – 100 – 32 8119 180 Band VV 4420 – 100 – 32
MdF-124-1431	X L.Fin. Verw. BBF 32. Sitzg des AR am 5.6.1998 sowie Finanzausschußsitzg v. 15.05.'98 Band 8118 VV 4420 – 100 – 32
MdF-124-1432	45 MdF X Land Brandenburg BBF 28. AR-Sitzg v. 08-09-1997 nebst Finanzausschußsitzung v. 22.08.1997 VV 4422 100 – 32 Band 8117
MdF-124-1433	45 X L.Fin. Verw. BBF 29. AR-Sitzung v. 19.09.97 8116 Band VV 4420 100 32
MdF-124-1434	[Auf der Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF Exemplar – Nr. 21 *** [Rücken:] X BBF 27. Sitzg des AR am 27. Juni '97 8115
MdF-125-1435	MdF Untersuchungsausschuß 2 / 1 Grundstücksbeschaffungen Baufeld Ost Zusammenstellung der Unterlagen 1991 – 1994 Berlin Brandenburg Holding GmbH BBF M 7960 Ordner 2a VV 4420 -101- 87
MdF-125-1436	X Referat 45 Parlamentarischer Untersuchungsausschuß 2/1 Baufeld Ost 7959 VV 4420 – 100 – 87 Band 4 32 [Ziffer 4 wurde durch Ziffer 3 überschreibend korrigiert. Der Abgleich mit MdF-119-1409 („7958 Ordner 1a VV 4420 -100- 87“), MdF-125-1436 („7959 VV 4420 – 100 – 87 Band 32“) und MdF-125-1435 („7960 Ordner 2a VV 4420 -100- 87“) erweckt den Eindruck, dass hier (MdF-125-1436) eigentlich eher ‚Ordner 2‘ zu erwarten wäre und nicht „Band 32“ (Reihung: „Ordner 1a“; „Band 32“; „Ordner 2a“). Allerdings ist die Ziffer 3 in „Band 32“ nicht gestrichen.] 20
MdF-125-1437	MdF Untersuchungsausschuß 2 / 1 Grundstücksbeschaffungen Baufeld Ost Zusammenstellung der Unterlagen 1991 – 1994 Berlin Brandenburg Holding GmbH BBF 7961 Ordner 2a VV 4420 -101- 87
MdF-125-1438	L.Fin. Verw. Referat 45 VV4420 – 100 – 87 Parlamentarischer Untersuchungsausschuß 2/1des Landtages Brandenburg Baufeld Ost Zuarbeit Abt. 3 zur Beantwortung der Fragen 7962 Band
MdF-125-1439	X MdF Untersuchungsausschuß 2/1 Grundstücksbeschaffungen Baufeld Ost Zusammenstellung der Unterlagen 1991 – 1994 Berlin Brandenburg Flughafen Holding BBF Ordner 3 7965 VV 4420 – 101 – 87
MdF-126-1440	MdF X Land Brandenburg BBFAR 47. Sitzung 14.12.01 Band 8162
MdF-126-1441	[Auf der Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF *** [Rücken:] 41 X 48. AR-Sitzung BBF am 19.04.02 8163 Doppel
MdF-126-1442	[Auf der Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF *** [Rücken:] 41 X BBF 49. AR-Sitzung BBF 21.06.2002 8164

MdF-126-1443	[Auf der Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF *** [Rücken:] 41 X 50. AR-Sitzung BBF am 13.09.2002 8165
MdF-126-1444	X L.Fin. Verw. BBF AR 51. Sitzung 06.12.02 Band 8166
MdF-127-1445	45 MdF X Land Brandenburg BBF 39. AR-Sitzg v. 19.11.99 sowie Finanzausschuß v. 15.10.99 190 Band 8129 VV 4420 – 100 – 32
MdF-127-1446	X Ref. 45 BBF 39. AR Sg. 19/11.'99 v. Finanzausschuß v. 4.11.'94 8128 VV 4420 100-32
MdF-127-1447	[Auf der Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF Exemplar-Nr. 24 *** [Rücken:] X BBF AR 39. Sitzung 19.11.99 8127
MdF-127-1448	MdF X 45 Land Brandenburg BBF 38. Sitzg des AR am 10.9.99 sowie Umlauf v. 16.09.99 (Abberufg. kfm. GF) VV 4420 100 – 32 Band 8126
MdF-127-1449	[Auf der Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF Exemplar-Nr. 25 *** [Rücken:] 8125 X 8125 VV 4420 100 – 32 BBF 37. Sitzg d. AR am 25/6.'99 Präsidialausschuß v. 28/5.'99 sowie 37. a. o. Sitzg v. 27/8.'99
MdF-128-1450	[Auf der Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF *** [Rücken:] X AR BBF 45. 8.6.2001 45 VV 4420 – 100 – 32 8160
MdF-128-1451	X BBF AUFSICHTSRAT 46. SITZUNG 21.9.2001 41 VV 4420 – 100 – 32 8161
MdF-128-1452	[Auf der Vorderseite:] Aufsichtsratssitzung BBF ***6.4.2001 [Rücken:] AR BBF 44. Sitzung 6.4.01 45 VV 4420 – 100 – 32 8159
MdF-128-1453	[Auf der Vorderseite:] 43. Aufsichtsratssitzung BBF *** [Rücken:] 8142 X BBF 43. AR-Sitzung VV4420 – 100 – 32 Bd. 2
MdF-128-1454	45 MdF X Land Brandenburg VV 4420 – 100 – 32 43. Aufsichtsratssitzung der BBF am 15.12.00 8141 Band 1
MdF-129-1455	P MdF Land Brandenburg 45 Band 5 [Ziffer „5“ ist eingekreist] BBF Gesellschafterversammlungen – Vorlagen – Protokolle 8201 X Band VV 4420 – 100 – 22
MdF-129-1456	P L.Fin. Verw. 45 Band 6 BBF X Gesellschafterversammlungen – Vorlagen – Protokolle AKEC in [Symbol für Durchschnitt] im Nov. 2000 an UA 3/1 Band X 8202 VV 4420 – 100 – 22
MdF-129-1457	P Referat 45 Band 2 X BBF Gesellschafterversammlungen – Vorlagen – Protokolle 3 X 8199 VV4420 – 100 – 22
MdF-129-1458	Referat 45 Band 3 P X BBF Gesellschafterversammlungen – Vorlagen – Protokolle 8200 4 X 8200 VV 4420 – 100 – 22
MdF-129-1459	L.Fin. Verw. X BBF GESELLSCHAFTERVERSAMMLUNGEN 41 VV 4420 – 100 – 22 Band 7 8203
MdF-130-1460	Referat 45 Band 2 Band 2 BBF Gründung BBF – Konsortialvertrag 19.02. – 20.03.1991 8685 VV 4420 – 100 – 20
MdF-130-1461	Referat 45 Band 1 X BBF Gründung BBF – Übernahme Flughafen Schönefeld (FBS) – Konsortialvertrag 18.12.1989 – 13.02.1991 8684 VV 4420 – 100 – 20
MdF-130-1462	Referat 45 X Band 3 BBF Gründung BBF – Konsortialvertrag 16.01.1991 – 29.04.1991 8686 VV 4420 – 100 – 20

MdF-130-1463	Referat 45 X BBF Landesrechnungshof Brandenburg – Prüfungsmitteilung zum Baufeld Ost – Stellungnahme MdF 8683 Band 3 VV 4420 – 100 – 85
MdF-131-1464	X Referat 45 17 BBF 17. Außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 26.07.1995 8617 VV 4420 – 100 – 32
MdF-131-1465	[Auf der Vorderseite:] 18. ARS BBF Ex Nr. 25 Landesrechnungshof Brandenburg [Rücken:] Referat 45 X 18 BBF 18. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 13.09.1995 8618 LRH – Exemplar VV 4420 – 100 – 32
MdF-131-1466	X Referat 45 12 BBF 12. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 28.09.1994 8621 VV 4420 – 100 – 32
MdF-131-1467	X Referat 45 18 BBF 18. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 13.09.1995 8620 VV 4420 – 100 – 32
MdF-131-1468	X Referat 45 18 BBF 18. Sitzung des Aufsichtsrates der Berlin Brandenburg Flughafen Holding 13.09.1995 8619 Arbeitsex. VV 4420 – 100 – 32
MdF-132-1469	Ref. 45 L.Fin. X Verw. BBF 26. AR Sitzung v. Finanzausschuß v. 4.11.'94 11.6.'91 VV 4420 100 – 32 Band 8100
MdF-132-1470	BBF 27. Sitzg des AR v. X 27.6.97 VV 4422 100 – 32 8054-8054
MdF-132-1471	[Vorderseite:] 25. ARS BBF Exemplar Nr. 21 *** [handschriftlich:] *** z. W. V. / [Handzeichen:] Wt 27.01.97 [Rücken:] 45 X BBF 25. AR-Sitz. 14.2.97 Fin A – Sitz. 17.1.97 Arbeitsexemplar 8053 VV 4420 – 100 – 32
MdF-132-1472	45 L.Fin. Verw. X BBF 24. Sitzung des Aufsichtsrates 16.12.1996 Finanzausschuss 8itz. [sic!] 6.12.1996 VV 4420 – 100 – 32 Arbeitsexemplar Band 1 8052
MdF-132-1473	Referat 45 X BBF 23. Sitzung des Aufsichtsrates 13.07.96 8050 VV 4420 – 100 – 32 Arbeitsexemplar
MdF-132-1474	X MdF Untersuchungsausschuß 2/1 Grundstücksbeschaffungen Baufeld Ost Zusammenstellung der Unterlagen 1991 – 1994 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH FBS Bd. 1 Ordner 1 7982 VV 4420 – 100 – 87
MdF-132-1475	X MdF Untersuchungsausschuß 2/1 Grundstücksbeschaffungen Baufeld Ost Zusammenstellung der Unterlagen 1991 – 1994 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH FBS 1 7964 MdF-Ex M VV 4420 – 101 – 87
MdF-132-1476	Referat 45 X Band 2 FBS Ausbau Flughafen Berlin Schönefeld Planung 8075 Bd. 1 VV 4420 – 101 – 81 [hierzu gehört das Gutachten MdF-132-1476/1, welches lose in MdF-132-1476 eingelegt war und als Anlage zum Gutachten MdF-132-1476/1/1, welche wiederum in das Gutachten lose eingelegt war.]
MdF-132-1476/1	8107 Exemplar Nr.: 35 Gutachten Nr. 20 6390 7 zu Bewertungs-, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Fragen bei der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH nach dem derzeitigen Stand im Hinblick auf mögliche Verhandlungen über die Festsetzung eines ermäßigten Erbbauzinses für die Grundstücksflächen des Flughafens Tegel C&L Treuarbeit Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

MdF-132-1476/1/1	Anlagen zum Gutachten zu Bewertungs-, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Fragen bei der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH nach dem derzeitigen Stand im Hinblick auf mögliche Verhandlungen über die Festsetzung eines ermäßigten Erbbauzinses für die Grundstücksflächen des Flughafens Tegel C&L Treuarbeit Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft
MdF-132-1477	Referat 45 Band 1 X FBS Ausbau Flughafen Berlin Schönefeld Planung 8076 Bd. 2 VV 4420 – 101 – 81
StK-133-1478 ⁹⁴⁹	3. ⁹⁵⁰ 6. ⁹⁵¹ 16.11.1999 ⁹⁵² MdF 50/99 ⁹⁵³ Nachbesetzung eines Mandates im Aufsichtsrat der Berliner Flughafen Holding GmbH ⁹⁵⁴
StK-133-1479	3. 22. 21.03.2000 MdF 186/00 Nachbesetzung je eines Mandates in den Aufsichtsräten der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) sowie der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG)
StK-133-1480	3. 28.09.05.2000 MdF 256/00 Nachbesetzung eines Mandates in dem Aufsichtsrat der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF)
StK-133-1481	3. 28. 09.05.2000 MW 257/00 DS 3/573 Große Anfrage 5 der Fraktion der PDS (Fortgang der Privatisierung der BBF-Holding und Konzept der privaten Errichtung eines Singleflughafens Berlin Brandenburg International)
StK-133-1482	3. 33. 20.06.2000 MdF 301/00 Einsetzung eines Aufsichtsrates für die Flughafen Projektgesellschaft Schönefeld mbH (FPS) nebst entsprechender Änderung der Satzung der FPS
StK-133-1483	3. 47. 10.10.2000 MSWV 437/00 Erste Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg
StK-133-1484	3. 72. 24.04.2001 MdF 663/01 Nachbesetzung je eines Mandates in den Aufsichtsräten der Projektplanungs-Gesellschaft mbH (PPS) sowie der Flughafen Projektgesellschaft Schönefeld mbH (FPS)
StK-133-1485	3. 80. 02.07.2001 MdF 751/01 Nachbesetzung von zwei Mandaten des Landes Brandenburg im Aufsichtsrat der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF)
StK-133-1486	3. 92. 25.09.2001 MW 797/01 Besetzung eines Mandates im Aufsichtsrat der Entwicklungsgesellschaft Berlin Brandenburg mbH
StK-133-1487	3. 93. 02.10.2001 MW 822/01 DS 3/2961 Große Anfrage 28 der Fraktion der PDS (Flughafen Projektgesellschaft Schönefeld mbH [FPS])

⁹⁴⁹ Ab StK-133-1478 werden die Überschriften einer Tabelle entnommen und liegen nicht anders vor. Hier werden die Überschriften der Tabellenspalten dargestellt und setzen sich bei den folgenden Einträgen fort.

⁹⁵⁰ Nr. der Legislaturperiode (LP) Landtag Brandenburg.

⁹⁵¹ Nr. der Kabinettsitzung in der LP.

⁹⁵² Datum der Sitzung.

⁹⁵³ KV-Nr. / BU.

⁹⁵⁴ Thema.

StK-133-1488	3. 94. 09.10. 2001 MW 820/01 DS 3/2958 Große Anfrage 26 der Fraktion der PDS (Flughafenumfeld-Entwicklungsgesellschaft Berlin Brandenburg [FEBB])
StK-133-1489	3. 106. 15.01.2002 MW 956/02 DS 3/3370 Große Anfrage 34 der Fraktion der PDS („Marktchancen BBI“) ⁹⁵⁵
StK-133-1490	3. 109. 05.02.2002 MLUR – Besprechungsunterlage vom 23.01.2002 (ATS zu S. 1, 2 und 5) Sachstandbezüglich der landesplanerischen Fragen zur Sicherung des Standortes Schönefeld für einen Flughafenausbau und weitere Vorgehensweise
StK-133-1491	3. 113. 05.03.2002 MdF 995/02, ATS zu S. 1,11, 12 DS 3/3561 Große Anfrage 37 der Fraktion der PDS („Ziele der Berlin Brandenburg Flughafenholding [BBF]“)
StK-133-1492	3. 127. 25.06.2002 MLUR 110/02 Bericht der Landesregierung über die Vorbereitung und Durchführung eines neuen Planungsverfahrens zum Standort über einen Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)
StK-133-1493	3. 127. 25.06.2002 MLUR 1106/02 Durchführung des Beteiligungsverfahrens gemäß Artikel 8 Abs. 4 i.V.m. Artikel 7 Abs. 2 und 3 des Landesplanungsvertrages zum Entwurf des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)
StK-133-1494	3. 133. 05.08.2002 MdF 1159/02 Nachbesetzung eines Mandates des Landes Brandenburg im Aufsichtsrat Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF)
StK-133-1495a	3. 136. 27.08.2002 MW 1170/02 Sachstand Privatisierung BBF/BBI BBI *in einem Ordner zusammen mit 137 versandt, da eine gemeinsame Vorlage
StK-133-1495b	3. 137. 29.08.2002 MW 1170/02 Sachstand Privatisierung BBF/BBI BBI *in einem Ordner zusammen mit 136 versandt, da eine gemeinsame Vorlage
StK-133-1496	3. 151. 03.12.2002 MdF 1274/02 Nachbesetzung je eines Mandates des Landes Brandenburg in den Aufsichtsräten der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF), der Flughafen Projektgesellschaft Schönefeld mbH (FPS) sowie der Projektplanungsgesellschaft mbH Schönefeld (PPS)
StK-133-1497	3. 156. 21.01.2003 MW 1307/03 Nachbesetzung eines Mandates im Aufsichtsrat der FEBB Flughafenumfeld-Entwicklungsgesellschaft Berlin Brandenburg mbH
StK-133-1498	3. 171. 13.05.2003 MLUR 1420/03 Abschluss des Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) und Zuleitung des überarbeiteten Planentwurfes des LEP FS einschließlich des Berichtes über das Erarbeitungsverfahren an den zuständigen Ausschuss für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landtages mit Gelegenheit zur Stellungnahme gemäß Artikel 8 Abs. 5 Landesplanungsvertrag

⁹⁵⁵ MdF-133-1489 wurde nachträglich digital geliefert, ist auf Laufwerk L: abrufbar und befindet sich nicht in der Archivierung der papierhaften Akten! Um den Zusammenhang mit der Lieferliste darzustellen, wurde die laufende Nr. 1489 durch das Ausschusssekretariat nicht vergeben.

StK-133-1499	3. 185. 26.08.2003 DA MdF 1508/03 Unterrichtung zur Umstrukturierung der Berlin – Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF), Besetzung der vier Mandate des Landes Brandenburg im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH – künftig: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (BBI)
StK-133-1500	3. 193. 21.10.2003 MSWV 1541/03 DS 3/6142 Antwort auf die Große Anfrage 63 der Fraktion der PDS (Umsetzung und Weiterentwicklung der Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg)
StK-133-1501	3. 194. 28.10.2003 MLUR 1553/3 Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung
StK-133-1502	3. 195. 04.11.2003 MW 1551/03 DS 3/6160 Antwort auf die Große Anfrage 64 der Fraktion der DVU (Zukunft des Großflughafenprojektes BBI (Berlin-Brandenburg-International) am Standort Schönefeld)
StK-134-1503	4. 5. 09.11.2004 Vorlage MdF 29/04 Nachbesetzung eines Mandates im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)
StK-134-1504	4. 36. 21.06.2005 [sic!] Vorlage MIR 156/05 DS 4/1055 Antwort auf die Große Anfrage 6 der Fraktion der DVU (Auswirkungen des mit der jüngsten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts verhängten vorläufigen Baustopps auf das Flughafenprojekt BBI und die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafenumfeldes)
StK-134-1505	4. 48. 20.09.2005 Vorlage MIR 223/05 Einleitung des Beteiligungsverfahrens gemäß Artikel 8 Abs. 4 i.V.m. Artikel 7 Abs. 2 und 3 des Landesplanungsvertrages zum Entwurf des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)
StK-134-1506	4. 70. 07.03.2006 Vorlage MIR 328/06 Abschluss des Beteiligungsverfahrens gemäß Artikel 8 Abs. 5 des Landesplanungsvertrages zum Entwurf des Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) – ergänzendes Verfahren
StK-134-1507	4. 75. 11.04.2006 BE: MIR Erstellung eines gemeinsamen Strukturprozesses für die Flughafenumfeldentwicklung BBI (Besprechungsgrundlage vom 07.04.2006)
StK-134-1508	4. 81. 30.05.2006 Vorlage MIR 375/06 Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung
StK-134-1509	4. 93. 29.08.2006 Vorlage CdS 436/06 Vereinbarung über Planung, Bau und Betrieb der Schienenanbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg International (BBI) in Schönefeld (Realisierungsvereinbarung Bau Schienenanbindung Flughafen BBI)
StK-134-1510	4. 96. 26.09.2006 Bericht: MW Flughafenumfeldentwicklung BBI; Handlungsfeld „Aufbau zukunftsfähiger Wirtschaftsstrukturen im Umfeld des Flughafens BBI (Besprechungsunterlage vom 19. 09.2006 [sic!]) [sic! (Ende des Zitats nicht gekennzeichnet)]
StK-134-1511	4. 162. 01.04.2008 Vorlage MdF 731/08 Turnusmäßige Wiederbesetzung von Mandaten im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)
StK-134-1512	4. 163. 08.04.2008 Vorlage MIR 733/08 2. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption für das Land Brandenburg

StK-134-1513	4. 177. 12.08.2008 Vorlage MdF 809/08 Wiederbesetzung eines Mandates im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)
StK-134-1514	5. 61 08.03.2011 Vorlage MdF 237/11 Nachbesetzung eines Mandats im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)
StK-134-1515	5. 75 28.06.2011 Vorlage MIL 299/11 DS 5/2961 Antwort auf die Große Anfrage 11 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Die „neue“ Flugroutendivergenz und der tatsächliche Fluglärm des BBI)
StK-134-1516	5. 79 16.08.2011 Vorlage MdF 324/11 DS 5/3119 Antwort auf die Große Anfrage 13 der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN (Wirtschaftlichkeit des Flughafens BBI und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH)
StK-134-1517	5. 146 19.02.2013 KV MIL 562/13 Bundesratsinitiative zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes
Dieser Eintrag wurde ausschließlich digital geliefert.	5. 155 30.04.2013 Unter Verschiedenes Umgang mit der Entscheidung des OVG zum Lärmschutz BE: MIL *siehe Anlage Protokollauszug
StK-134-1518	5. 163 02.07.2013 KV MIL 625/13 Vierte Verordnung zur Änderung der Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung (LuFaLuSiZV)
StK-134-1519	5. 164 30.07.2013 KV MUGV 642/13 Brandenburgische Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg
StK-134-1520	5. 168 27.08.2013 KV MdF 662/13 Besetzung des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)
StK-134-1521	5. 193 11.03.2014 KV MdF 754/14 Besetzung eines Mandats im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)
StK-134-1522	5. 205 17.06.2014 KV CdS 826/14 Bericht der Landesregierung zu den Beschlüssen des Landtages vom 27. Februar 2013 „Volksbegehren „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER!)““, LT-Drucksachen 5/6894-B und 5/6916-B und vom 5. Juni 2013 LT-Drucksachen 5/6894-B und 5/6916-B und vom 5. Juni 2013 „Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“, LT-Drucksache 5/7376-B
StK-134-1523	6. 12. 10.02.2015 (Besprechungsunterlage vom 05.02.2015) Information zur Volksinitiative gegen eine Erweiterung der Kapazität und gegen den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg BER Reiter vorne handschriftlich: „12. KS 10.02.2015 TOP 7.1 VI“ Reiter hinten handschriftlich „*** ZAK“ statt dem „****“ ist auch „****“ oder „****“ möglich. Möglicherweise ist die Rückseite auch als überschrieben zu verstehen.
StK-134-1524	6. 20. 14.04.2015 KV 78/15, Dringlichkeitsvorlage Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens Finanzierungsfonds Flughafen BER

StK-134-1525	6. 30. 23.06.2015 KV MIK 110/15 Beschluss über die Anrufung des Verfassungsgerichts des Landes Brandenburg nach Artikel 77 Absatz 2 Landesverfassung (LV) und § 13 Absatz 3 Volksabstimmungsgesetz (VAGBbg) zum Volksbegehren „Volksinitiative – Gegen eine Erweiterung der Kapazität und gegen den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg BER“
Die nächsten 3 Einträge wurden ausschließlich digital geliefert.	Die nächsten 3 Einträge wurden ausschließlich als digitale Einlieferung unter dem entsprechenden Dateipfad in der entsprechenden Übersicht gelistet. Sie werden hier nur dargestellt, um die Einlieferung zu Beweisbeschluss B 91 bruchlos darzustellen und haben entsprechend keine Aktennummer als Papierakte.
	6. 178. 27.11.2018 BU vom 20.11.2018 Bericht zum Beschluss des Landtages Brandenburg „Flughafenumfeldentwicklung am BER beschleunigen“, Drucksache 6/7379(ND)-B
	7. 5. 17.12.2019 KV MdFE 27/19 Besetzung eines Landesmandats im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB)
	7. 42. 14.07.2020 KV MCdS 153/20 Besetzung eines Landesmandats im Aufsichtsrat
FBB-1-1526 bis FBB-2-II-1557	Diese Einlieferung betrifft eingestufte Papierakten. Ihre Inhalte sind nicht für die Öffentlichkeit bestimmt.
FBB-1-1526	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 1990 bis einschließlich 1999 – 1/1 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1527	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2000 und 2001– 1/3 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1528	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2000 und 2001– 2/3 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1529	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2000 und 2001– 3/3 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1530	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2002 – 1/3 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1531	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2002 – 2/3 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1532	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2002 – 3/3 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1533	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2003 – 1/5 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1534	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2003 – 2/5 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1535	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2003 – 3/5 – B 54 – VS-NfD

FBB-1-1536	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2003 – 4/5 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1537	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2003 – 5/5 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1538	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2004 – 1/3 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1539	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2004 – 2/3 – B 54 – VS-NfD
FBB-1-1540	Notarverträge aus Grundstücksverkäufen 2004 – 3/3 – B 54 – VS-NfD
AGH-2-I-1541 bis AGH-2-I-1550	I. Wortprotokollauszüge mit der Einstufung VS-Vertraulich des UntA „BER I“ in Kopie
AGH-2-I-1541	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 14. Sitzung vom 6. September 2013 (VS-VERTRAULICH, 5 Blatt, Seite 142-146)
AGH-2-I-1542	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 21. Sitzung vom 31. Januar 2014 (VS-VERTRAULICH, 9 Blatt, Seite 118-126)
AGH-2-I-1543	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 25. Sitzung vom 28. März 2014 (VS-VERTRAULICH, 8 Blatt, Seite 94-101)
AGH-2-I-1544	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 28. Sitzung vom 13. Juni 2014 (VS-VERTRAULICH, 16 Blatt, Seite 87-102)
AGH-2-I-1545	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 35. Sitzung vom 21. November 2014 (VS-VERTRAULICH, 9 Blatt, Seite 130-138)
AGH-2-I-1546	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 37. Sitzung vom 19. Dezember 2014 (VS-VERTRAULICH, 20 Blatt, Seite 134-153)
AGH-2-I-1547	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 43. Sitzung vom 17. April 2015 (VS-VERTRAULICH, 4 Blatt, Seite 87-90)
AGH-2-I-1548	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 56. Sitzung vom 12. Februar 2016 (VS-VERTRAULICH, 7 Blatt, Seite 65-71)
AGH-2-I-1549	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 58. Sitzung vom 11. März 2016 (VS-VERTRAULICH, 15 Blatt, Seite 59-73)
AGH-2-I-1550	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 59. Sitzung vom 8. April 2016 (VS-VERTRAULICH, 5 Blatt, Seite 51-55)
AGH-2-II-1551 bis AGH-2-II-1557	II. Wortprotokollauszüge mit der Einstufung VS-Vertraulich des UntA „BER II“ in Kopie
AGH-2-II-1551	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 14. Sitzung vom 7. Juni 2019 (VS-VERTRAULICH, 5 Blatt, Seite 157-163, Seite 160-161 nichtöffentlich) WICHTIG: Seite 160 und 161 wurden nicht in Papier geliefert, diese Seiten wurden zudem <u>nicht</u> als VS-Vertraulich eingestuft, beide Seiten sind

	<p>auf Laufwerk L verfügbar und wurden im Verzeichnis der digitalen Einlieferungen erfasst. Datei-Pfad: L:\Unterlagen\Abgeordnetenhaus von Berlin\2. UntA 18. WP (BER II)_Wortprotokolle Dateiname: Zu18-014-wpvv-vv.pdf Dokumentenseite 157-158 entspricht den Originalseiten 160-161.</p>
AGH-2-II-1552	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 15. Sitzung vom 9. August 2019 (VS-VERTRAULICH, 6 Blatt, Seite 91-96)
AGH-2-II-1553	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 17. Sitzung vom 6. September 2019 (VS-VERTRAULICH, 4 Blatt, Seite 71-74)
AGH-2-II-1554	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 23. Sitzung vom 14. Februar 2020 (VS-VERTRAULICH, 7 Blatt, Seite 71-77)
AGH-2-II-1555	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 25. Sitzung vom 29. Mai 2020 (VS-VERTRAULICH, 6 Blatt, Seite 93-98)
AGH-2-II-1556	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 26. Sitzung vom 12. Juni 2020 (VS-VERTRAULICH, 10 Blatt, Seite 67-76)
AGH-2-II-1557	Auszüge aus dem Wortprotokoll der 34. Sitzung vom 15. Januar 2021 (VS-VERTRAULICH, 1 Blatt, Seite 46)
ENDE	

II. Hängeregister

Landtag Brandenburg	Aktenplan Hängeregister UA 7/2
7. Wahlperiode	Untersuchungsausschuss 7/2
„Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg, Willy Brandt (BER)“	
Es folgt eine Auflistung der papierhaften einverlangten Akten des UA 7/2 (BER), soweit es sich um Hängeakten handelt, die mitsamt ihrem Hängeregister eingeliefert wurden.	
Aktennummer der Landtagsverwaltung: Römische Ziffer des Hängeregisters (I-IV) – laufende Medieneinheit (Hängeakte) beginnt bei jedem Hängeregister mit 1	Aufschrift der Hängeakte – unter Umständen mit Beschreibungen zur visuellen Gestaltung (nicht schriftliche Auffälligkeiten), möglichst zeichentreue Übertragung inkl. orthografischer Fehler

I-1	MUNR/RB/R4 Potsdam, 8. Dez. 1994 Bearb.: *** GZ: R4-I-4.7/1994/127-Sd 4 Min (Abzeichnung 21-12) StS (Abzeichnung 14/12) AL RB (Abzeichnung 9/12) nachrichtlich: Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Dortustr. 30-33 14467 Potsdam Vermerk Gesundheitsverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Flughafenplanung Anlage
I-2	34?? (Die Nummer ist nicht vollständig lesbar. Bitte das Schild nicht gewaltsam entfernen. Der Reiter ist schon beschädigt.) Bürgerbeteiligung
I-3	3321 Untersuchungen: Enthält lediglich 2 lose Medien: 1. kommunalpolitisches forum (Wappen) Land Brandenburg e.V. Entscheidungsfindung zum Großflughafenbau im Land Brandenburg Das Urteil der Bürger Ergebnisse einer Akzeptanzanalyse zum geplanten Großflughafen „Berlin-Brandenburg-International“ Februar 1995 2. kommunalpolitisches forum (Wappen) Land Brandenburg e.V. Entscheidungsfindung zum Großflughafenbau im Land Brandenburg Politik im Konfliktfeld von Wirtschaft und Umwelt. STUDIEN UND STANDPUNKTE ZUR PROBLEMLAGE
I-4	3320 Träger öffentlicher Belange
I-5	3300 Einwände außerh. des Verfahrens
I-6	3310 Allgemein
I-7	4420 Einladungen
I-8	4410 Allgemein

I-9	3700 Öffentliche Veranstaltungen (ohne Mediator)
I-10	4400 Projektgespräche (kein Inhalt)
I-11	3630 MUNR Brandenburg
I-12	4000 Interne Veranstaltungen
I-13	3010 Allgemein
I-14	3600 Veröffentlichungen
I-15	3021 BBF Holding GmbH
I-16	3330 Bürger
I-17	3000 Bürgerinitiativen
I-18	3240 Presseveröffentlichungen

Enthält zwei leere Register:

I-10,

I-14

II-1	1322 Kleine Anfragen
II-2	3230 Pressemitteilungen (Nicht am Reiter anfassen, dieser ist lose.)
II-3	3220 Pressespiegel
II-4	3210 Allgemein
II-5	3200 Presse (kein Inhalt)
II-6	3100 Allgemein
II-7	3000 Öffentlichkeit
II-8	2520 Flughafen Berlin-Tegel
II-9	2510 Flughafen München
II-10	2500 Rechtsprechung zu anderen Vorhaben (kein Inhalt)
II-11	2400 Wirkung von Raumordnungsverf.
II-12	2300 Rechtsbeistand MUNR und MSWV
II-13	2200 Verwaltungsgerichtsverfahren
II-14	2100 Allgemein
II-15	2000 Recht (kein Inhalt)
II-16	1600 Land Berlin
II-17	1520 SPD
II-18	1510 Bündnis '90/Die Grünen
II-19	1500 Parteien (kein Inhalt)
II-20	1450 Flughafenkoordination
II-21	1424 Planung eines Verkehrsflughafens BBI
II-22	1426 Wechsel des Vorsitizes der IMK Luftv.
II-23	1425 Freihaltung der Räume des Flughafenstandortes Sperenberg
II-24	1423 Information zum Stand der Planung Flughafen BBI
II-25	14224 Geltungsbereich
II-26	14223 Formulierungen
II-27	14222 Folgen

II-28	14221 Abstimmungen
II-29	1422 Sicherung der Flughafenplanung
II-30	1420 Kabinettsbeschlüsse
II-31	1410 Sitzungen der Landesregierung
II-32	1400 Landesregierung (auf der Rückseite des Reiters: „1400 Kabinett“)
II-33	1323 Mündliche Anfragen

Enthält vier leere Hängeakten:

II-5,

II-10,

II-15,

II-19

III-1	4850 Arbeits Gruppe [sic!] Flughafen
III-2	484 [4. Ziffer übermalt] Stellungnahmen der Abteilung R/B
III-3	4840 Abteilung Interne Flughafengruppe
III-4	4842 Protokolle
III-5	4441 Allgemein
III-6	4830 Jourfix R4 und F
III-7	4600 Grundstücksbevorratung (kein Inhalt)
III-8	4820 Jourfix der Abteilungsleiter
III-9	4810 Allgemein
III-10	4640 Offene-Punkte-Liste
III-11	4800 Abteilungsinterne Besprechungen (kein Inhalt)
III-12	4730 Protokolle
III-13	4700 Beratungen mit anderen Behörden
III-14	4630 Protokolle
III-15	4620 Einladungen
III-16	4610 Allgemein
III-17	4449 Wirtschaft
III-18	4448 Verkehr
III-19	4447 Wasser
III-20	4446 Bevölkerung, Arbeitsmarkt
III-21	4445 Naturschutz
III-22	4444 Immissionen
III-23	4443 Konversion
III-24	4442 Altlasten/Boden
III-25	4440 Besprechungen BBF – Behörden (kein Inhalt)
III-26	4430 Protokolle

Enthält vier leere Hängeakten:

III-7,

III-11,

III-13,

III-25

IV-1	0440 Textrecherche
IV-2	1321 Anträge
IV-3	1320 Landtag
IV-4	1310 Allgemein
IV-5	1300 Land Brandenburg (kein Inhalt)
IV-6	1260 Bundesrechnungshof
IV-7	1250 Entschlüsse
IV-8	1240 Vereinbarungen
IV-9	1233 6er Ausschuß [sic!]
IV-10	1232 Vierer-Gesprächsrunde
IV-11	1230 Besprechungen
IV-12	1220 Schriftwechsel
IV-13	1210 Allgemein
IV-14	1200 Länderübergreifend (kein Inhalt)
IV-15	1100 Allgemein
IV-16	1000 Politik (kein Inhalt)
IV-17	0450 Überlassung von PCs
IV-18	0441 Allgemein (kein Inhalt)
IV-19	0431 Allgemein
IV-20	0430 Dokumentenverwaltung (kein Inhalt)
IV-21	0421 Allgemein (kein Inhalt)
IV-22	0420 Vernetzung
IV-23	0410 Allgemein
IV-24	0400 EDV-Unterstützung (kein Inhalt)
IV-25	0332 Stand des Verfahrens
IV-26	0331 Allgemein
IV-27	0330 Berichte (kein Inhalt)

IV-28	0320 Terminpläne
IV-29	0310 Allgemein
IV-30	0300 Projektplan (kein Inhalt)
IV-31	0270 Materialausstattung
IV-32	0260 Finanzausstattung
IV-33	0250 Raumausstattung
IV-34	0240 Personalausstattung
IV-35	0234 Abteilung Z
IV-36	0233 Abteilung N
IV-37	0231 Allgemein
IV-38	0230 Mitarbeit anderer Organisationseinh. (kein Inhalt)
IV-39	0232 LUA/29
IV-40	0222 Referat R4
IV-41	0221 Allgemein/RB
IV-42	0210 Allgemein
IV-43	0220 Aktenpläne (kein Inhalt)
IV-44	0200 Organisation (kein Inhalt)
IV-45	0100 Allgemein
IV-46	0000 Verfahrensführung (kein Inhalt)

Enthält 13 leere Hängeakten:

IV-5,

IV-14,

IV-16,

IV-18,

IV-20,

IV-21,

IV-24,

IV-27,

IV-30,

IV-38,

IV-43,

IV-44,

IV-46

III. Digital

Landtag Brandenburg	Aktenplan-Digital-UA 7/2		
7. Wahlperiode	Untersuchungsausschuss 7/2		
„Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg ‚Willy Brandt‘ (BER)“			
Es folgt eine Auflistung der einverlangten Akten und schriftlichen Beweismittel des UA 7/2 (BER), soweit es sich um digitale oder digitalisierte Akten und schriftliche Beweismittel handelt.			
Dateipfad: L:\Unterlagen\[Einlieferer]\1. Ordner\2. Ordner\3. Ordner	Dateien	Ordner	Zeile
L:\Unterlagen\Abgeordnetenhaus von Berlin\00 Übersichten	2	0	1
L:\Unterlagen\Abgeordnetenhaus von Berlin\1. UntA 17. WP (BER I)_Wortprotokolle	96	0	2
L:\Unterlagen\Abgeordnetenhaus von Berlin\2. UntA 18. WP (BER II)_Wortprotokolle	71	0	3
L:\Unterlagen\Abgeordnetenhaus von Berlin	0	3	4
L:\Unterlagen\Abschlussberichte BER I und BER II	2	0	5
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\1. Änderungsverordnung	1	0	6
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\2. Änderungsverordnung	1	0	7
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\3. Änderungsverordnung	1	0	8
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\247. DVO zur LuftVO\Band 1	1	0	9
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\247. DVO zur LuftVO\Band 2	1	0	10
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\247. DVO zur LuftVO\Band 3	1	0	11
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\247. DVO zur LuftVO\Band 4	1	0	12
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\247. DVO zur LuftVO\Band 5	1	0	13
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\247. DVO zur LuftVO\Sonderband Festlegung	1	0	14
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER\AblöseVO	3	0	15
L:\Unterlagen\BAF\SCAN BER	0	5	16

L:\Unterlagen\BAF	0	1	17
L:\Unterlagen\DFS GmbH	3	0	18
L:\Unterlagen\FBB GmbH\Unterlagen zu B 4 und B 6	2	0	19
L:\Unterlagen\FBB GmbH\Unterlagen zu B 30	3	0	20
L:\Unterlagen\FBB GmbH\Unterlagen zu B 54	2	0	21
L:\Unterlagen\FBB GmbH\Unterlagen zu B 83	2	0	22
L:\Unterlagen\FBB GmbH	1	4	23
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\70. Sitzung (13.12.2010)\Anträge Flugrouten 70. Sitzung	18	0	24
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\70. Sitzung (13.12.2010)\Protokoll	7	0	25
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\70. Sitzung (13.12.2010)	0	2	26
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\71. Sitzung (17.01.2011)\Anträge	6	0	27
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\71. Sitzung (17.01.2011)\Einladung	4	0	28
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\71. Sitzung (17.01.2011)\Protokoll	10	0	29
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\71. Sitzung (17.01.2011)	4	3	30
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\Anträge	38	0	31
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\DFS Vortrag Karten\MIL	19	1	32
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\DFS Vortrag Karten	0	1	33
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\Einladung	5	0	34
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\Protokoll\72-FLK-FLSB-Berichte	1	0	35
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\Protokoll	3	1	36
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)	1	4	37
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\73. Sitzung (14.03.2011)\Anträge	29	0	38
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\73. Sitzung (14.03.2011)\Einladung	13	0	39
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\73. Sitzung (14.03.2011)\Protokoll	5	0	40

L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\73. Sitzung (14.03.2011)		3	3	41
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\74. Sitzung (28.03.2011)\DFS		12	0	42
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\74. Sitzung (28.03.2011)\Einladung		5	0	43
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\74. Sitzung (28.03.2011)\Protokoll		7	0	44
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\74. Sitzung (28.03.2011)		1	3	45
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)\Anträge		29	0	46
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)\Einladung		11	0	47
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)\Präsentation DFS		8	0	48
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)\Präsentation DFS		14	0	49
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)		11	4	50
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\76. Sitzung (09.05.2011)\Anträge		34	0	51
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\76. Sitzung (09.05.2011)\Einladung		4	0	52
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\76. Sitzung (09.05.2011)\Protokoll		9	0	53
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\76. Sitzung (09.05.2011)		8	3	54
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)\Anträge		10	0	55
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)\DFS		15	0	56
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)\Einladung		5	0	57
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)\Protokoll		15	0	58
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)		7	4	59
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\78. Sitzung (06.06.2011)\Anträge		13	0	60
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\78. Sitzung (06.06.2011)\Einladung		7	0	61
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\78. Sitzung (06.06.2011)\Protokoll		3	0	62

L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\78. Sitzung (06.06.2011)		13	3	63
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\79. Sitzung (04.07.2011)\Anträge		1	0	64
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\79. Sitzung (04.07.2011)\Einladung		4	0	65
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\79. Sitzung (04.07.2011)\Protokoll		3	0	66
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\79. Sitzung (04.07.2011)		8	3	67
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Anträge		11	0	68
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Einladung		5	0	69
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Präsentation DFS		3	0	70
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Protokoll		3	0	71
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Verteilt\02.09.2011		18	0	72
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Verteilt\10.08.2011		30	0	73
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Verteilt\16.09.2011		13	0	74
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Verteilt\23.09.2011		21	0	75
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Verteilt		0	4	76
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\von ***		2	0	77
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)		1	6	78
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\Anträge		17	0	79
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\Einladung		5	0	80
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\Protokoll		7	0	81
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\verteilt 02.11.2011		10	0	82
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\verteilt 09.11.2011		1	0	83
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\verteilt 19.10.2011		2	0	84

L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\von DFS per Mail an FLK-Mitglieder - 30.09.2011\2011-09-30-134211.625975606-2386668688.EDDB_DES.zip	3	0	85
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\von DFS per Mail an FLK-Mitglieder - 30.09.2011	3	1	86
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)	3	7	87
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Antrag	7	0	88
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Einladung	5	0	89
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Infoschreiben\verteilt am 13.01.2012	6	0	90
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Infoschreiben\verteilt am 23.01.2012	3	0	91
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Infoschreiben	0	2	92
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Protokoll	8	0	93
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)	7	4	94
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\83. Sitzung (21.05.2012)\Anträge	6	0	95
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\83. Sitzung (21.05.2012)\Einladung	12	0	96
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\83. Sitzung (21.05.2012)\Infoschreiben	0	0	97
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\83. Sitzung (21.05.2012)\Protokoll	14	0	98
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Anträge	12	0	99
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Anträge	6	0	100
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Infoschreiben*** \DES_2023_Entwurf 1	9	0	101
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Infoschreiben***	7	1	102
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Infoschreiben	6	1	103

L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Protokoll		8	0	104
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)		0	4	105
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Anträge		2	0	106
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Einladung		13	0	107
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Infoschreiben erl		4	0	108
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Protokoll		13	0	109
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Wahl zum Vorsitz		3	0	110
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)		3	5	111
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)\Anträge		8	0	112
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)\Einladung		9	0	113
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)\Infoschreiben		4	0	114
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)\Protokoll		13	0	115
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)		1	4	116
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Anträge		9	0	117
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Einladung		9	0	118
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\E-Mails		9	0	119
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Infoschreiben		1	0	120
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll\Präsentationen		0	2	121
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll		8	1	122
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)		2	5	123
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\Anträge		1	0	124
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\Einladung		5	0	125

L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\E-Mails		6	0	126
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\Infoschreiben		0	0	127
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\Protokoll		10	0	128
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)		5	0	129
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Anträge		8	0	130
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Einladung		10	0	131
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\E-Mails		3	0	132
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Infoschreiben		2	0	133
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Protokoll\Präsentationen		8	0	134
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Protokoll		7	1	135
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)		0	5	136
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Anträge		4	0	137
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Einladung		9	0	138
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\E-Mails		1	0	139
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Informationen		0	0	140
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Protokoll***		3	0	141
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Protokoll\Präsentationen		5	0	142
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Protokoll		9	2	143
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)		0	5	144
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Anträge		1	0	145
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Einladung		8	0	146
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Informationen		0	0	147

L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Protokoll\Präsentationen		7	0	148
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Protokoll		7	1	149
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)		0	4	150
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Anträge		5	0	151
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Einladung		8	0	152
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Informationen		0	0	153
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Protokoll\Präsentationen		4	0	154
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Protokoll		4	1	155
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)		0	4	156
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Anträge		6	0	157
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Einladung		7	0	158
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Informationen		0	0	159
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Protokoll\Präsentationen		8	0	160
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Protokoll		6	1	161
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Anträge		2	0	162
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Einladung		7	0	163
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Informationen		0	0	164
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Protokoll\Präsentationen		17	0	165
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Protokoll		5	1	166
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)		0	4	167
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Anträge\Anlagen zum Antrag 95-140-2016		3	0	168

L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Anträge		5	1	169
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Einladung		9	0	170
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Information		0	0	171
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Protokoll\Mittschnitt		0	0	172
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Protokoll\Präsentationen		8	0	173
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Protokoll		4	2	174
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)		0	4	175
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Anträge		7	0	176
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Einladung		5	0	177
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\E-Mails		5	0	178
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Information		0	0	179
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Protokoll\Mitschnitt		0	0	180
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Protokoll\Präsentationen		7	0	181
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Protokoll		4	2	182
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)		0	5	183
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Anträge		1	0	184
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Einladung		5	0	185
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Information		0	0	186
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Protokoll\Mitschnitt		0	0	187
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Protokoll\Präsentationen		7	0	188
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Protokoll		5	2	189
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)		0	4	190

L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Anträge	0	0	191
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Einladung	7	0	192
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Protokoll\Mitschnitt	0	0	193
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Protokoll\Präsentationen	6	0	194
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Protokoll	5	2	195
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)	0	3	196
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Anträge	1	0	197
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Einladung	6	0	198
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Protokoll\Mitschnitt	0	0	199
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Protokoll\Präsentationen	6	0	200
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Protokoll	4	2	201
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)	0	3	202
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Anträge	3	0	203
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Einladung	7	0	204
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Protokoll\Mitschnitt	1	0	205
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Protokoll\Präsentationen	6	0	206
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Protokoll	6	2	207
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Unterlagen	6	0	208
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)	5	4	209
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Anträge	2	0	210
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Einladung	6	0	211
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Protokoll\Mitschnitt	1	0	212

L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Protokoll\Präsentationen	3	0	213
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Protokoll	3	2	214
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Unterlagen	0	0	215
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)	0	4	216
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Anträge	0	0	217
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Einladung	9	0	218
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Protokoll\Änderungsanträge	1	0	219
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Protokoll\Mitschnitt	1	0	220
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Protokoll\Präsentationen	4	0	221
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Protokoll	7	3	222
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Unterlagen	0	0	223
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)	4	4	224
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission\103. Sitzung (22.10.2021)	57	0	225
L:\Unterlagen\Fluglärmkommission	0	34	226
L:\Unterlagen\Frauenhofer Institut	1	0	227
L:\Unterlagen\Landesrechnungshof	1	0	228
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\12. Sitzung vom 04.05.11	8	0	229
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\13. Sitzung vom 08.06.11	5	0	230
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\14. Sitzung vom 31.08.11	8	0	231
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\15. Sitzung vom 14.12.11	5	0	232
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\16. Sitzung vom 08.02.12	9	0	233

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\17. Sitzung vom 28.03.12	7	0	234
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\18. Sitzung vom 23.05.12	5	0	235
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\19. Sitzung vom 29.08.12	5	0	236
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\20. Sitzung vom 24.10.12	3	0	237
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\21. Sitzung vom 23.01.13	5	0	238
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\22. Sitzung vom 15.05.13	3	0	239
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\23. Sitzung vom 28.08.13	3	0	240
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\24. Sitzung vom 15.10.13	6	0	241
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\25. Sitzung vom 20.11.13	4	0	242
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\26. Sitzung vom 16.12.13	3	0	243
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\27. Sitzung vom 25.03.14	3	0	244
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\28. Sitzung vom 14.05.14	3	0	245
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\29. Sitzung vom 18.06.14	6	0	246
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\30. Sitzung vom 16.07.14	4	0	247
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\31. Sitzung vom 24.09.14	5	0	248

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\32. Sitzung vom 05.11.14	5	0	249
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\33. Sitzung vom 21.01.15	3	0	250
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\34. Sitzung vom 25.03.15	4	0	251
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\35. Sitzung vom 30.04.15	4	0	252
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\36. Sitzung vom 13.05.15	3	0	253
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\37. Sitzung vom 27.05.15	3	0	254
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\38. Sitzung vom 08.07.15	8	0	255
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\39. Sitzung vom 21.10.15	8	0	256
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\40. Sitzung vom 16.03.16	3	0	257
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\41. Sitzung vom 11.05.16	5	0	258
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\42. Sitzung vom 29.06.16	3	0	259
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\43. Sitzung vom 14.09.16	5	0	260
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\44. Sitzung vom 23.11.16	4	0	261
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\45. Sitzung vom 15.02.17	2	0	262
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\46. Sitzung vom 31.05.17	4	0	263

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\47. Sitzung vom 30.08.17	3	0	264
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\48. Sitzung vom 25.10.17	4	0	265
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\49. Sitzung vom 17.01.18	14	0	266
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\50. Sitzung vom 10.04.18	8	0	267
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\51. Sitzung vom 30.05.18	10	0	268
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\52. Sitzung vom 29.08.18	8	0	269
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\53. Sitzung vom 19.09.18	11	0	270
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\54. Sitzung vom 13.02.19	22	0	271
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\55. Sitzung vom 10.04.19	13	0	272
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\56. Sitzung vom 14.08.19	12	0	273
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\57. Sitzung vom 19.02.20	11	0	274
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\58. Sitzung vom 26.08.20	11	0	275
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\59. Sitzung vom 11.11.20	14	0	276
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\60. Sitzung vom 10.02.21	9	0	277
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\61. Sitzung vom 24.03.21	9	0	278

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\62. Sitzung vom 25.08.21	12	0	279
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\63. Sitzung vom 09.02.22	12	0	280
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\64. Sitzung vom 30.03.22	9	0	281
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\65. Sitzung vom 05.07.22	15	0	282
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3\66. Sitzung vom 12.10.22	12	0	283
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum\AG 3	0	55	284
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\Dialogforum	0	1	285
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\29-FLK- 2000-02-02	4	0	286
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\30-FLK- 2000-07-06	3	0	287
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\31-FLK- 2000-10-26	7	0	288
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\32-FLK- 2001-02-01	4	0	289
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\33-FLK- 2001-05-31	3	0	290
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\34-FLK- 2001-11-07	4	0	291
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\35-FLK- 2002-03-18	2	0	292
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\36-FLK- 2002-04-29	3	0	293

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\37-FLK- 2002-06-24	5	0	294
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\38-FLK- 2002-11-11	3	0	295
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\39-FLK- 2003-05-05	5	0	296
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\40-FLK- 2003-07-07	2	0	297
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\41-FLK- 2003-09-01	4	0	298
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\42-FLK- 2004-01-19	4	0	299
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\43-FLK- 2004-05-03	4	0	300
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\44-FLK- 2004-09-06	3	0	301
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\45-FLK- 2004-11-22	8	0	302
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\46-FLK- 2005-02-07	12	0	303
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\47-FLK- 2005-06-06	16	0	304
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\48-FLK- 2005-11-07\48-FLK-Diverses	5	0	305
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\48-FLK- 2005-11-07\48-FLK-Einladung	6	0	306
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\48-FLK- 2005-11-07\48-FLK-Protokoll-Anlagen	6	0	307
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\48-FLK- 2005-11-07	0	3	308

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\49-FLK- 2006-02-06\49-FLK-Diverses*** will gegen den Fluglärm kämpfen-Dateien	5	0	309
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\49-FLK- 2006-02-06\49-FLK-Diverses	10	1	310
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\49-FLK- 2006-02-06\49-FLK-Einladung	2	0	311
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\49-FLK- 2006-02-06\49-FLK-Protokoll	12	0	312
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\49-FLK- 2006-02-06	0	3	313
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\50-FLK- 2006-06-12\Einladung	4	0	314
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\50-FLK- 2006-06-12***	2	0	315
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\50-FLK- 2006-06-12\Protokoll\Rundmail-50	8	0	316
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\50-FLK- 2006-06-12\Protokoll	10	1	317
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\50-FLK- 2006-06-12\Themenvorschläge	12	0	318
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\50-FLK- 2006-06-12	0	4	319
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\51-FLK- 2006-10-16\Einladung	4	0	320
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\51-FLK- 2006-10-16\Fluglärmbeschwerden	8	0	321
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\51-FLK- 2006-10-16\Protokoll	2	0	322

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\51-FLK- 2006-10-16\Themenvorschläge	2	0	323
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\51-FLK- 2006-10-16	4	0	324
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12\Einladung	4	0	325
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12\Protokoll\Diverses	14	0	326
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12\Protokoll	8	1	327
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12\Themen	4	0	328
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12	0	3	329
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12\Einladung	4	0	330
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12\Protokoll\Diverses	14	0	331
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12\Protokoll	8	1	332
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12\Themen	4	0	333
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\52-FLK- 2007-03-12	0	3	334
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\53-FLK- 2007-08-27\Beschwerden	8	0	335
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\53-FLK- 2007-08-27\Einladung	4	0	336
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\53-FLK- 2007-08-27\Protokoll\Diverses	4	0	337

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\53-FLK- 2007-08-27\Protokoll\Sonstiges	3	0	338
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\53-FLK- 2007-08-27\Protokoll	8	2	339
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\53-FLK- 2007-08-27\Themen	14	0	340
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\53-FLK- 2007-08-27	0	4	341
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\54-FLK- 2007-11-26\Diverses	5	0	342
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\54-FLK- 2007-11-26\Einladung	3	0	343
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\54-FLK- 2007-11-26\Protokoll	1	0	344
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\54-FLK- 2007-11-26	0	3	345
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\55-FLK- 2008-01-28	0	0	346
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\68-FLK- 2010-09-27	2	0	347
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\69-FLK- 2010-11-08	19	0	348
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\70-FLK- 2010-12-13	20	0	349
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\71-FLK- 2011-01-17\71-FLK-FLSB-Auswertungen	4	0	350
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\71-FLK- 2011-01-17	10	1	351
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\72-FLK- 2011-02-14\72-FLK-FLSB-Berichte	4	0	352

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\72-FLK- 2011-02-14\DFS-Vortrag-Flugrouten-20110214	1	0	353
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\72-FLK- 2011-02-14***	19	0	354
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\72-FLK- 2011-02-14	38	3	355
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\73-FLK- 2011-03-14	18	2	356
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\74-FLK- 2011-28-03\DFS-Präsentation-20110328	12	0	357
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\74-FLK- 2011-28-03	10	1	358
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\75-FLK- 2011-11-04\BVF-***	4	0	359
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\75-FLK- 2011-11-04\DFS-Unterlagen	9	0	360
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\75-FLK- 2011-11-04\DFS-Unterlagen-Hochauflösend	8	0	361
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\75-FLK- 2011-11-04\FLSB-Bericht	7	0	362
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\75-FLK- 2011-11-04	42	4	363
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\76-FLK- 2011-09-05\BVF-Anträge	3	0	364
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\76-FLK- 2011-09-05\DFS-Unterlagen	8	0	365
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\76-FLK- 2011-09-05\Sitzungsunterlagen	32	0	366
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\76-FLK- 2011-09-05\Weiteres	9	0	367

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\76-FLK- 2011-09-05***-Anträge	11	0	368
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\76-FLK- 2011-09-05	2	5	369
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\77-FLK- 2011-23-05\BI-Havelseen	5	0	370
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\77-FLK- 2011-23-05\DFS-Unterlagen	7	0	371
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\77-FLK- 2011-23-05\Weiteres	13	0	372
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\77-FLK- 2011-23-05	16	3	373
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\78-FLK- 2011-06-06\Sonstiges	1	0	374
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\78-FLK- 2011-06-06	28	1	375
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\79-FLK- 2011-07-04	6	0	376
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\80-FLK- 2011-09-26\DFS Unterlagen\hochauflösend	2	0	377
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\80-FLK- 2011-09-26\DFS Unterlagen\normal	2	0	378
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\80-FLK- 2011-09-26\DFS Unterlagen	0	2	379
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\80-FLK- 2011-09-26\Sitzungsunterlagen\rbb Interview ***	4	0	380
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\80-FLK- 2011-09-26\Sitzungsunterlagen	87	1	381
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\80-FLK- 2011-09-26	3	2	382

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\81-FLK- 2011-11-14\Karten Planungsstand 20110926	4	0	383
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\81-FLK- 2011-11-14\Sitzungsunterlagen - Anträge	31	0	384
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\81-FLK- 2011-11-14\Zossen-Trebbin-Mellensee	3	0	385
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\81-FLK- 2011-11-14	3	3	386
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30\BAF-Abwägungsvermerk	2	0	387
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30\FLSB-Bericht\Flugbewegun- gen\Flüge EZY Werder	15	0	388
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30\FLSB-Bericht\Flugbewegungen	8	1	389
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30\FLSB-Bericht\Rollfeld-Flüsterer	1	0	390
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30\FLSB-Bericht\VIS-Short-APCH	3	0	391
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30\FLSB-Bericht	2	3	392
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30\Sitzungsunterlagen	14	0	393
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30\Sonstiges	3	0	394
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30\UBA	1	0	395
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\82-FLK- 2012-01-30	5	5	396

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\83-FLK- 2012-05-21\Sitzungsunterlagen	19	0	397
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\83-FLK- 2012-05-21	9	1	398
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\84-FLK- 2012-10-18\Anträge	9	0	399
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\84-FLK- 2012-10-18\Bericht des FLSB	1	0	400
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\84-FLK- 2012-10-18\Hindernisbetrachtung DFS	9	0	401
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\84-FLK- 2012-10-18\Sitzungsunterlagen	3	0	402
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\84-FLK- 2012-10-18	8	4	403
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\85-FLK- 2013-03-18\FLB	6	0	404
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\85-FLK- 2013-03-18\Sitzungsunterlagen	11	0	405
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\85-FLK- 2013-03-18\Protokoll_der_85._FLK-Sitzung.zip	5	0	406
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\85-FLK- 2013-03-18	0	3	407
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\86-FLK- 2013-08-26\Anträge	7	0	408
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\86-FLK- 2013-08-26\zusätzliche Informationen	1	0	409
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\86-FLK- 2013-08-26	8	2	410
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\87-FLK- 2013-10-14\Anträge	7	0	411

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\87-FLK- 2013-10-14\sonstige Unterlagen	4	0	412
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\87-FLK- 2013-10-14\Unterlagen des BAF	3	0	413
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\87-FLK- 2013-10-14	6	3	414
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\88-FLK- 2013-11-18\Anträge	1	0	415
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\88-FLK- 2013-11-18\DFS	1	0	416
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\88-FLK- 2013-11-18\FLB	3	0	417
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\88-FLK- 2013-11-18\sonstige Unterlagen	5	0	418
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\88-FLK- 2013-11-18	7	4	419
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\89-FLK- 2014-02-17\FLB	1	0	420
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\89-FLK- 2014-02-17\Sitzungsunterlagen	8	0	421
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\89-FLK- 2014-02-17	6	2	422
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\90-FLK- 2014-05-12\Sitzungsunterlagen	4	0	423
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\90-FLK- 2014-05-12	5	1	424
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\91-FLK- 2014-11-24\Sitzungsunterlagen	1	0	425
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\91-FLK- 2014-11-24	4	1	426

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\92-FLK- 2015-02-23\Anträge	3	0	427
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\92-FLK- 2015-02-23	6	1	428
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\93-FLK- 2015-07-06\Anträge	6	0	429
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\93-FLK- 2015-07-06	6	1	430
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\94-FLK- 2015-11-16\Anträge	0	0	431
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\94-FLK- 2015-11-16\FLB	6	0	432
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\94-FLK- 2015-11-16\Sitzungsunterlagen	3	0	433
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\94-FLK- 2015-11-16	8	0	434
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\95-FLK- 2016-03-07\Anträge	5	0	435
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\95-FLK- 2016-03-07	10	1	436
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\96-FLK- 2016-09-19\Anträge	5	0	437
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\96-FLK- 2016-09-19	9	1	438
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\97-FLK- 2017-02-20\Anträge	1	0	439
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\97-FLK- 2017-02-20\FLB	3	0	440
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\97-FLK- 2017-02-20\Präsentationen	3	0	441

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\97-FLK- 2017-02-20	30	3	442
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\98-FLK- 2017-07-10\FLB	4	0	443
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\98-FLK- 2017-07-10\Unterlagen	1	0	444
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\98-FLK- 2017-07-10	11	2	445
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\99-FLK- 2018-02-28\FLB	3	0	446
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\99-FLK- 2018-02-28	13	1	447
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\100-FLK- 2018-07-03 SXF u. TXL gemeinsam	14	0	448
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\100-FLK- 2019-02-18\FLB	2	0	449
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\100-FLK- 2019-02-18\Unterlagen\Abschlussbericht AG Be- triebsregelung	2	0	450
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\100-FLK- 2019-02-18\Unterlagen\neue GO	7	0	451
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\100-FLK- 2019-02-18\Unterlagen	10	2	452
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\100-FLK- 2019-02-18	7	2	453
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\101-FLK- 2019-09-16\FLB	2	0	454
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmenschutzbeauftragter\FLK - SXF\101-FLK- 2019-09-16	11	1	455

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\102-FLK- 2018-12-11 SXF u. TXL gemeinsam	10	0	456
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\102-FLK- 2020-03-09\Anhang zur E-Mail vom 30.09.2020 MIL ***	6	0	457
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF\102-FLK- 2020-03-09	17	1	458
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter\FLK - SXF	0	64	459
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter	0	2	460
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\18\KT	4	0	461
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\18	24	1	462
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\19	1	0	463
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\20	6	0	464
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\21	4	0	465
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\ fuer-den-buerger	14	0	466
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\rechtliches\Anfragen-Landtag- Landesregierung	9	0	467
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\rechtliches\Beschluesse	21	0	468
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\rechtliches\Gesetze	2	0	469
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\rechtliches\Grundstuecksmarkt- bericht	1	0	470
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\rechtliches\Kreistag\131120-an- traege-cs	21	0	471
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\rechtliches\Kreistag	1	1	472
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schall- schutzberatung\rechtliches\Lärmschutzbereiche	1	0	473

L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches\Planergänzungsbeschluß-091020	0	0	474
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches\Planfeststellungsbeschluß-040813	1	0	475
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches\richtlinien-din-normen	2	0	476
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches\Übersichten	4	0	477
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches\Urteile\OVG-120615	4	0	478
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches\Urteile\OVG-130425	2	0	479
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches\Urteile\OVG-141218	1	0	480
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches\Urteile	2	3	481
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches\verkehrswerte	1	0	482
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung\rechtliches	4	12	483
L:\Unterlagen\Landkreis Teltow-Fläming Schallschutzberatung	1	6	484
L:\Unterlagen\LBV	2	0	485
L:\Unterlagen\MdFE\Liste Aufsichtsratsmitglieder 1992- 2022 (B 56)	1	0	486
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE - Nachzusendende Dateien (B 49)	24	0	487
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 48\Inhaltsverzeichnis Ordner Beweisbeschluss 48	1	0	488
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 48	21	1	489
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 49\Inhaltsverzeichnis Beweisbeschluss 49	1	0	490
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 49	163	1	491
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 52	2	0	492
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 53***Grundstücksverwaltungsgesellschaften	13	0	493

L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 53\Jahresabschlüsse 2008 FBS, Konzerabschluß FBS, FEW, FMT, BFG	1	0	494
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 53\Jahresabschlüsse 2009 FBS, BFG, FEW, FMT, Konzern, Verwendungsnachweis	1	0	495
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 53\Jahresabschlüsse 2013 (FBB,BFG,FEW,Konzern) Verwendungsnachweis	12	0	496
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 53\Jahresabschlüsse 2015 Konzern FBB, FEW, BFG und FAA	15	0	497
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 53\Jahresabschlüsse 2016 FBB, FEW, BFG, PAA & Konzerngesellschaften-VN	6	0	498
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 53	0	6	499
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)\Beweisbeschluss 56	1	0	500
L:\Unterlagen\MdFE\MdFE-UA 7-2 (B 48, 49, 52, 53, 56)	0	5	501
L:\Unterlagen\MdFE	1	3	502
L:\Unterlagen\MIL\B 81	14	0	503
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\70. Sitzung (13.12.2010)\Anträge Flugrouten 70. Sitzung	18	0	504
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\70. Sitzung (13.12.2010)\Protokoll	7	0	505
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\70. Sitzung (13.12.2010)	0	2	506
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\71. Sitzung (17.01.2011)\Anträge	6	0	507
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\71. Sitzung (17.01.2011)\Einladung	4	0	508
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\71. Sitzung (17.01.2011)\Protokoll	10	0	509
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\71. Sitzung (17.01.2011)	4	3	510
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\Anträge	38	0	511

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\DFS Vortrag Karten\MIL\Vorschläge\Nr. 16	7	0	512
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\DFS Vortrag Karten\MIL\Vorschläge	11	1	513
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\DFS Vortrag Karten\MIL	19	1	514
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\DFS Vortrag Karten	0	1	515
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\Einladung	5	0	516
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\Protokoll\72-FLK-FLSB-Berichte	1	0	517
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)\Protokoll	3	1	518
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\72. Sitzung (14.02.2011)	1	4	519
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\73. Sitzung (14.03.2011)\Anträge	29	0	520
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\73. Sitzung (14.03.2011)\Einladung	13	0	521
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\73. Sitzung (14.03.2011)\Protokoll	5	0	522
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\73. Sitzung (14.03.2011)	3	3	523
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\74. Sitzung (28.03.2011)\DFS	12	0	524
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\74. Sitzung (28.03.2011)\Einladung	5	0	525
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\74. Sitzung (28.03.2011)\Protokoll	7	0	526
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\74. Sitzung (28.03.2011)	1	3	527
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)\Anträge	29	0	528
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)\Einladung	11	0	529
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)\Präsentation DFS	8	0	530
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)\Protokoll	14	0	531

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\75. Sitzung (11.04.2011)	Sit-	11	4	532
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\76. Sitzung (09.05.2011)\Anträge	Sit-	34	0	533
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\76. Sitzung (09.05.2011)\Einladung	Sit-	4	0	534
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\76. Sitzung (09.05.2011)\Protokoll	Sit-	9	0	535
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\76. Sitzung (09.05.2011)	Sit-	8	3	536
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)\Anträge	Sit-	10	0	537
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)\DFS	Sit-	15	0	538
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)\Einladung	Sit-	5	0	539
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)\Protokoll	Sit-	15	0	540
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\77. Sitzung (23.05.2011)	Sit-	7	4	541
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\78. Sitzung (06.06.2011)\Anträge	Sit-	13	0	542
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\78. Sitzung (06.06.2011)\Einladung	Sit-	7	0	543
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\78. Sitzung (06.06.2011)\Protokoll	Sit-	3	0	544
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\78. Sitzung (06.06.2011)	Sit-	10	3	545
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\79. Sitzung (04.07.2011)\Anträge	Sit-	1	0	546
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\79. Sitzung (04.07.2011)\Einladung	Sit-	4	0	547
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\79. Sitzung (04.07.2011)\Protokoll	Sit-	3	0	548
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\79. Sitzung (04.07.2011)	Sit-	5	3	549
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Anträge	Sit-	11	0	550
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Einladung	Sit-	5	0	551
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Präsentation DFS	Sit-	3	0	552
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Protokoll	Sit-	3	0	553

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Verteilt\02.09.2011	Sit-	18	0	554
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Verteilt\10.08.2011	Sit-	30	0	555
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Verteilt\16.09.2011	Sit-	13	0	556
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\Verteilt\23.09.2011	Sit-	21	0	557
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)\von ***	Sit-	2	0	558
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\80. Sitzung (26.09.2011)	Sit-	6	1	559
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\Anträge	Sit-	17	0	560
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\Einladung	Sit-	5	0	561
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\Protokoll	Sit-	7	0	562
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\verteilt 02.11.2011	Sit-	10	0	563
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\verteilt 09.11.2011	Sit-	1	0	564
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\verteilt 19.10.2011	Sit-	2	0	565
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)\von DFS per Mail an FLK-Mitglieder - 30.09.2011	Sit-	4	0	566
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\81. Sitzung (14.11.2011)	Sit-	3	7	567
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Antrag	Sit-	7	0	568
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Einladung	Sit-	5	0	569
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Infoschreiben\verteilt 13.01.2012	Sit-am	6	0	570
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Infoschreiben\verteilt 23.01.2012	Sit-am	3	0	571
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)\Protokoll	Sit-	8	0	572
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\82. Sitzung (30.01.2012)	Sit-	7	4	573

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\83. Sitzung (21.05.2012)\Anträge	Sit-	6	0	574
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\83. Sitzung (21.05.2012)\Einladung	Sit-	12	0	575
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\83. Sitzung (21.05.2012)\Infoschreiben	Sit-	0	0	576
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\83. Sitzung (21.05.2012)\Protokoll	Sit-	14	0	577
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\83. Sitzung (21.05.2012)	Sit-	0	4	578
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Anträge	Sit-	12	0	579
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Einladung	Sit-	6	0	580
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Infoschreiben***\DES_2023_Entwurf 1	Sit-	9	0	581
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Infoschreiben***	Sit-	7	1	582
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Infoschreiben	Sit-	6	1	583
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)\Protokoll	Sit-	8	0	584
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\84. Sitzung (18.10.2012)	Sit-	0	4	585
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Anträge	Sit-	2	0	586
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Einladung	Sit-	13	0	587
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Infoschreiben erl	Sit-	4	0	588
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Protokoll	Sit-	13	0	589
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)\Wahl zum Vorsitz	Sit-	3	0	590
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\85. Sitzung (18.03.2013)	Sit-	3	5	591
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)\Anträge	Sit-	8	0	592
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)\Einladung	Sit-	9	0	593
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)\Infoschreiben	Sit-	4	0	594

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)\Protokoll	Sit-	13	0	595
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\86. Sitzung (26.08.2013)	Sit-	1	4	596
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Anträge	Sit-	9	0	597
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Einladung	Sit-	9	0	598
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\E-Mails	Sit-	9	0	599
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Infoschreiben	Sit-	1	0	600
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll\Präsentationen\Original (PowerPoint)	Sit-	9	0	601
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll\Präsentationen\PDF-Dateien\TOP 4	Sit-	3	0	602
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll\Präsentationen\PDF-Dateien\TOP 5	Sit-	1	0	603
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll\Präsentationen\PDF-Dateien\TOP 6	Sit-	4	0	604
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll\Präsentationen\PDF-Dateien\TOP 7	Sit-	1	0	605
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll\Präsentationen\PDF-Dateien	Sit-	4	0	606
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	2	0	607
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)\Protokoll	Sit-	8	1	608
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\87. Sitzung (14.10.2013)	Sit-	2	5	609
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\Anträge	Sit-	1	0	610
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\Einladung	Sit-	5	0	611
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\E-Mails	Sit-	6	0	612
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\Infoschreiben	Sit-	0	0	613

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)\Protokoll	Sit-	10	0	614
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\88. Sitzung (18.11.2013)	Sit-	5	0	615
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Anträge	Sit-	8	0	616
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Einladung	Sit-	10	0	617
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\E-Mails	Sit-	3	0	618
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Infoschreiben	Sit-	2	0	619
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	8	0	620
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)\Protokoll	Sit-	7	1	621
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\89. Sitzung (17.02.2014)	Sit-	0	5	622
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Anträge	Sit-	4	0	623
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Einladung	Sit-	9	0	624
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\E-Mails	Sit-	1	0	625
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Informationen	Sit-	0	0	626
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Protokoll***	Sit-	3	0	627
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	5	0	628
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)\Protokoll	Sit-	9	2	629
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\90. Sitzung (12.05.2014)	Sit-	0	5	630
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Anträge	Sit-	1	0	631
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Einladung	Sit-	8	0	632
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Informationen	Sit-	0	0	633
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	7	0	634
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)\Protokoll	Sit-	7	1	635

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\91. Sitzung (24.11.2014)	Sit-	0	4	636
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Anträge	Sit-	5	0	637
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Einladung	Sit-	8	0	638
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Informationen	Sit-	0	0	639
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	4	0	640
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)\Protokoll	Sit-	4	1	641
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\92. Sitzung (23.02.2015)	Sit-	0	4	642
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Anträge	Sit-	6	0	643
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Einladung	Sit-	7	0	644
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Informationen	Sit-	0	0	645
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	8	0	646
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)\Protokoll	Sit-	5	1	647
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\93. Sitzung (06.07.2015)	Sit-	0	4	648
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Anträge	Sit-	2	0	649
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Einladung	Sit-	7	0	650
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Informationen	Sit-	0	0	651
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	17	0	652
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)\Protokoll	Sit-	5	1	653
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\94. Sitzung (16.11.2015)	Sit-	0	4	654
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Anträge\Anlagen zum Antrag 95-140-2016	Sit-	3	0	655
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Anträge	Sit-	5	1	656

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Einladung	Sit-	9	0	657
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Information	Sit-	0	0	658
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Protokoll\Mittschnitt	Sit-	0	0	659
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	8	0	660
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)\Protokoll	Sit-	4	2	661
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\95. Sitzung (07.03.2016)	Sit-	0	4	662
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Anträge	Sit-	7	0	663
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Einladung	Sit-	5	0	664
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\E-Mails	Sit-	5	0	665
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Information	Sit-	0	0	666
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Protokoll\Mitschnitt	Sit-	0	0	667
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	7	0	668
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)\Protokoll	Sit-	4	2	669
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\96. Sitzung (19.09.2016)	Sit-	0	5	670
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Anträge	Sit-	1	0	671
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Einladung	Sit-	5	0	672
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Information	Sit-	0	0	673
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Protokoll\Mitschnitt	Sit-	0	0	674
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	7	0	675
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)\Protokoll	Sit-	5	2	676
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\97. Sitzung (20.02.2017)	Sit-	0	4	677
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Anträge	Sit-	0	0	678

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Einladung	Sit-	7	0	679
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Protokoll\Mitschnitt	Sit-	0	0	680
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	6	0	681
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)\Protokoll	Sit-	5	2	682
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\98. Sitzung (10.07.2017)	Sit-	0	3	683
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Anträge	Sit-	1	0	684
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Einladung	Sit-	6	0	685
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Protokoll\Mitschnitt	Sit-	0	0	686
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	6	0	687
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)\Protokoll	Sit-	4	2	688
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\99. Sitzung (28.02.2018)	Sit-	0	3	689
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Anträge	Sit-	3	0	690
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Einladung	Sit-	7	0	691
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Protokoll\Mitschnitt	Sit-	1	0	692
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	6	0	693
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Protokoll	Sit-	6	2	694
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)\Unterlagen	Sit-	6	0	695
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\100. Sitzung (18.02.2019)	Sit-	5	4	696
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Anträge	Sit-	2	0	697
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Einladung	Sit-	6	0	698
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Protokoll\Mitschnitt	Sit-	1	0	699
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Protokoll\Präsentationen	Sit-	3	0	700

L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Protokoll	3	2	701
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)\Unterlagen	0	0	702
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\101. Sitzung (16.09.2019)	0	4	703
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Anträge	0	0	704
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Einladung	9	0	705
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Protokoll\Änderungsanträge	1	0	706
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Protokoll\Mitschnitt	1	0	707
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Protokoll\Präsentationen	4	0	708
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Protokoll	7	3	709
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)\Unterlagen	0	0	710
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\102. Sitzung (09.03.2020)	4	4	711
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission\103. Sitzung (22.10.2021)	57	0	712
L:\Unterlagen\MIL\Fluglärmkommission	0	34	713
L:\Unterlagen\MIL	1	2	714
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\52_Sitzung	15	0	715
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\53_Sitzung	14	0	716
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\54_Sitzung	7	0	717
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\55_Sitzung	12	0	718
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\56_Sitzung	11	0	719

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\57_Sitzung	72	-	CD Teil	10	0	720
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\58_Sitzung	72	-	CD Teil	8	0	721
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\59_Sitzung	72	-	CD Teil	9	0	722
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\59_Sitzung_Exkursion_Hamburg	72	-	CD Teil	4	0	723
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\59_Sitzung_Protokoll	72	-	CD Teil	12	0	724
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\60_Sitzung_VFR	72	-	CD Teil	19	0	725
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\61_Sitzung	72	-	CD Teil	21	0	726
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\62_Sitzung	72	-	CD Teil	4	0	727
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\63_Sitzung	72	-	CD Teil	10	0	728
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\64_Sitzung	72	-	CD Teil	12	0	729
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\65_Sitzung	72	-	CD Teil	27	0	730
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\66_Sitzung	72	-	CD Teil	13	0	731
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\67_Sitzung	72	-	CD Teil	15	0	732
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\68_Sitzung	72	-	CD Teil	12	0	733
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\69_Sitzung	72	-	CD Teil	56	0	734

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\69a_Sitzung_Bremen	CD	15	0	735
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\69b_Sitzung_alle_Anträge	CD	116	0	736
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\70_Sitzung	CD	30	0	737
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\71_Sitzung	CD	17	0	738
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\71a_Sitzung_Ergebnisse	CD	7	0	739
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\72_Sitzung	CD	37	0	740
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\72a_Sitzung_Ergebnisse	CD	7	0	741
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\72b_Sitzung_Zeitplan	CD	1	0	742
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\73_Sitzung	CD	40	0	743
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\73a_Sitzung_Antrag_BI_Havelseen	CD	6	0	744
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\73b_Sitzung_Ergebnisse	CD	17	0	745
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\74_Sitzung	CD	24	0	746
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\74a_Sitzung_Ergebnisse	CD	9	0	747
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\75_Sitzung	CD	49	0	748
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\75a_Sitzung_Vortrag_DFS	CD	9	0	749

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\75b_Sitzung_Ergebnisse	CD		9	0	750
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\76_Sitzung	CD		73	0	751
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\76a_Sitzung_Vortrag DFS	CD		9	0	752
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\76b_Sitzung_Ergebnisse	CD		4	0	753
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\77_Sitzung	CD		69	0	754
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\77a_Sitzung_Vortrag DFS	CD		7	0	755
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\77b_Sitzung_Ergebnisse	CD		4	0	756
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\78_Sitzung	CD		38	0	757
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\78a_Sitzung_Vortrag_DFS	CD		3	0	758
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\78b_Sitzung_Ergebnisse	CD		2	0	759
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\79_Sitzung	CD		18	0	760
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\80_Sitzung	CD		2	0	761
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\80a_Sitzung_Beratungsunterlagen	CD		26	0	762
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\80b_Sitzung_Abwägung_und_DES	CD		16	0	763
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\81_Sitzung	CD		28	0	764

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\81a_Sitzung_Bürgerbriefe	CD		11	0	765
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\81b_Sitzung_Ergebnisse	CD		6	0	766
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\82_Sitzung-Entscheidung BAF	CD		34	0	767
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\82a_Sitzung_Bürgerbriefe	CD		8	0	768
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\83_Sitzung	CD		32	0	769
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\83b_Sitzung_Ergebnisse	CD		6	0	770
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\84_Sitzung	CD		43	0	771
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\84a_Sitzung_Ergebnisse gemein- same Sitzung	CD		10	0	772
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\84b_Sitzung_Ergebnisse	CD		3	0	773
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\85_Sitzung	CD		27	0	774
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\85a_Sitzung_Ergebnisse	CD		8	0	775
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\85c_Sitzung_Beschlüsse Nachtflug	CD		4	0	776
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\85d_Sitzung_Vorträge	CD		7	0	777
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 - Teil MLUK_FLK\86_Sitzung	CD		27	0	778

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\87_Sitzung	72 -	CD Teil	8	0	779
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\88_Sitzung	72 -	CD Teil	9	0	780
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\88a_Sitzung_Ergebnisse	72 -	CD Teil	9	0	781
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\89_Sitzung	72 -	CD Teil	32	0	782
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\090. Sitzung	72 -	CD Teil	14	0	783
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK\090a. Sitzung Ergebnisse	72 -	CD Teil	8	0	784
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA MLUK_FLK	72 -	CD Teil	106	0	785
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_02_17_5. Sitzung AG		CD Teil	37	0	786
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_03_29_1. Sitzung UAG DROPS		CD Teil	4	0	787
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_04_05_Vorbesprechung		CD Teil	2	0	788
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_04_18_2. Sitzung UAG DROPS		CD Teil	2	0	789
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_04_27_1. Sitzung Fach-AG Drpos		CD Teil	10	0	790
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_05_12_Leitungsvorlage_Ag_Be- triebsregelungen		CD Teil	4	0	791
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_05_19_2. Sitzung Fach-AG_DROPS		CD Teil	24	0	792

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_06_09_Abstimmung_Schreiben an MLUL	CD	5	0	793
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_07_11_3. Sitzung Fach-Ag_DROPs	CD	26	0	794
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_07_21_Schreiben_StK_Plausibilitätsprüfung_DROPs	CD	8	0	795
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_09_06_6. Sitzung AG + 4. Sitzung Fach-AG	CD	13	0	796
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_10_24_5. Sitzung Fach-AG	CD	23	0	797
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_11_04_7. Sitzung AG Betriebsregelungen	CD	9	0	798
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\16_12_14_8. Sitzung AG Betriebsregelungen	CD	15	0	799
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\17_02_20_9. Sitzung	CD	19	0	800
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\17_08_03_Bearbeitung_DROps	CD	35	0	801
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\17_12_12_Vorbereitungstreffen zur 10. Sitzung	CD	13	0	802
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\18_01_28_10. Sitzung AG	CD	18	0	803
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\18_02_02_11. Sitzung	CD	19	0	804
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Betriebsreg\18_06_08_Erlass LfU	CD	3	0	805

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Be- triebsreg\18_07_18_Schlussbericht AG Kapitel 7	17	0	806
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Be- triebsreg\18_08_21_12. Sitzung_entfällt	16	0	807
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Be- triebsreg\18_09_12_12. Sitzung - neu	9	0	808
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Be- triebsreg\19_01_21_Abschlussbericht	11	0	809
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Be- triebsreg\AA_Aktenplan_MLUK	1	0	810
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Be- triebsreg\AA_Beweisbeschluss_B44_Anforde- rung	4	0	811
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 1\22_10_14_B.beschl_B44_UA 72 -Teil Ag Be- triebsreg	0	26	812
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 1	0	2	813
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\1-Beschluss- vorlagen MUGV	4	0	814
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\1-Bewertungs- vorschlag	5	0	815
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\1-Ständiger- Gast	8	0	816
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\66.FLK_28-06- 2010	5	0	817
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\67.FLK_06-09- 2010\Presse	4	0	818
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\67.FLK_06-09- 2010	10	1	819
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\68.FLK_27-09- 2010	7	0	820
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\69.FLK_08-11- 2010\Anträge	10	0	821
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\69.FLK_08-11- 2010	11	1	822
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\70.FLK_13-12- 2010\Anträge	14	0	823

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\70.FLK_13-12-2010	20	1	824
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\71.FLK_17-01-2011\Anträge	2	0	825
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\71.FLK_17-01-2011	2	1	826
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\72.FLK_14-02-2011\Anträge	14	0	827
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\72.FLK_14-02-2011\DFS	1	0	828
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\72.FLK_14-02-2011	14	2	829
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\73.FLK_14-03-2011\DFS	1	0	830
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\73.FLK_14-03-2011	25	1	831
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\74.FLK_28-03-2011\DFS-Unterlagen	10	0	832
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\74.FLK_28-03-2011	7	1	833
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\75.FLK_11-04-2011\DFS-Unterlagen	9	0	834
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\75.FLK_11-04-2011	25	1	835
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\76.FLK_09-05-2011\Anträge	26	0	836
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\76.FLK_09-05-2011\DFS-Unterlagen	10	0	837
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\76.FLK_09-05-2011\Schreiben-an-die-FLK	7	0	838
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\76.FLK_09-05-2011***	11	0	839
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\76.FLK_09-05-2011	11	4	840
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\77.FLK_23-05-2011\Anträge	10	0	841
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\77.FLK_23-05-2011\Bürgerschreiben	7	0	842
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\77.FLK_23-05-2011\DFS-Unterlagen\2011-05-20-142926.013680463-7828152342.BBI110523.zip	7	0	843
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\77.FLK_23-05-2011\Themenpapier 69	5	0	844

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\77.FLK_23-05-2011	10	4	845
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\78.FLK_06-06-2011\Anträge	10	0	846
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\78.FLK_06-06-2011\DFS-Unterlagen	3	0	847
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\78.FLK_06-06-2011\Schreiben an die FLK	4	0	848
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\78.FLK_06-06-2011\Schreiben an LUGV	2	0	849
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\78.FLK_06-06-2011	16	4	850
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\79.FLK_04-07-2011\DFS	1	0	851
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\79.FLK_04-07-2011	5	1	852
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\80.FLK_26-09-2011\Anträge	12	0	853
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\80.FLK_26-09-2011\DFS-Unterlagen\2011-09-23-090810.697199050-9081818505.DFS-Unterlagen_FLK-Sitzung_EDDB_110926.zip	2	0	854
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\80.FLK_26-09-2011\DFS-Unterlagen	3	1	855
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\80.FLK_26-09-2011\Schreiben	79	0	856
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\80.FLK_26-09-2011	5	3	857
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\81.FLK_14.11.2011\Anträge	13	0	858
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\81.FLK_14.11.2011\Weitere-Unterlagen	11	0	859
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\81.FLK_14.11.2011	11	2	860
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\82.FLK_30-01-2012	18	0	861
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\83.FLK_21-05-2012\Anlagen	5	0	862
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\83.FLK_21-05-2012\Anträge	9	0	863
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\83.FLK_21-05-2012\DFS\2012-05-16-172349.327812046-9613735077.83.FLK_EDDB_DFS.zip	2	0	864

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\83.FLK_21-05-2012\DFS	2	1	865
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\83.FLK_21-05-2012	12	3	866
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\84.FLK_18-10-2012\Anlagen	8	0	867
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\84.FLK_18-10-2012\Hindernisbetrachtungsgebiete\2012_08_10_DES2023BAF.zip	1	0	868
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\84.FLK_18-10-2012\Hindernisbetrachtungsgebiete\2012-10-19-145623.316402546-5730538049.BER_3***.zip	9	0	869
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\84.FLK_18-10-2012\Hindernisbetrachtungsgebiete	1	2	870
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\84.FLK_18-10-2012	23	2	871
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\85.FLK_18-03-2013\Anträge	4	0	872
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\85.FLK_18-03-2013\Unterlagen	8	0	873
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\85.FLK_18-03-2013	8	2	874
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\86.FLK_26-08-2013	11	0	875
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\87.FLK_14-10-2013\Anträge	7	0	876
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\87.FLK_14-10-2013\Unterlagen	4	0	877
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\87.FLK_14-10-2013	13	2	878
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\88.FLK_18-11-2013	11	0	879
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\89.FLK_17-02-2014	31	0	880
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\90.FLK_12-05-2014	6	0	881
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\91.FLK_24-11-2014\Vortrag	6	0	882
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\91.FLK_24-11-2014	6	1	883
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\92.FLK_23-02-2015	15	0	884

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\93.FLK_06.07.2015\Vortrag	10	0	885
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\93.FLK_06.07.2015	13	1	886
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\94.FLK_16-11-2015	9	0	887
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\95.FLK_07-03-2016\Vortrag gespiegelte Hofmannkurve	3	0	888
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\95.FLK_07-03-2016	9	1	889
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\96.FLK_19-09-2016	16	0	890
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\97.FLK_20-02-2017	12	0	891
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\98.FLK_10-07-2017	14	0	892
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\99. FLK	4	0	893
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\99.FLK_28-02-2018\Vortrag	3	0	894
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\99.FLK_28-02-2018	7	1	895
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\100. FLK	12	0	896
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\101. FLK	6	0	897
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\102. FLK	25	0	898
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\103. FLK	25	0	899
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\104. FLK***-Entgeltordnung	5	0	900
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\104. FLK	36	1	901
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\105. FLK	16	0	902
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\AG_Bewertung-Fluglärm	2	0	903
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\Ausschuß-MaxPegel	4	0	904
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\BAF_Flugverfahren-BER	3	0	905
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\Emails seit 25-07-2018\Entgeltordnung - ***	4	0	906
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\Emails seit 25-07-2018	65	1	907
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\gem. FLK TXL + SXF	21	0	908
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\Sonstiges	20	0	909

L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2\Stellungnahme UBA	2	0	910
L:\Unterlagen\MLUK\MLUK CD 2	0	51	911
L:\Unterlagen\MLUK	0	2	912
L:\Unterlagen\MWAE	2	0	913
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\20180228_Sitzung Fluglärmkommission	14	0	914
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\20180703_Gemeinsame Sitzung FLK SXF und TXL	3	0	915
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\20181211_Gemeinsame Sitzung FLK Berlin-Schönefeld mit FLK Tegel	11	0	916
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\20190218_100. Sitzung der Fluglärmkommission\Abschlussbericht AG Betriebsregelung BER	4	0	917
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\20190218_100. Sitzung der Fluglärmkommission	0	1	918
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\0_Übersicht Papierakten	1	0	919
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\01 - Mitarbeiter	6	0	920
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\02 - Beschaffungsanträge	10	0	921
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\03 - sonstiges	4	0	922
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\04 - Vorlagen	0	0	923
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\05 - Referendare***	33	0	924
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\05 - Referendare	0	1	925
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\06 - Praktikanten***	10	0	926

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\06 - Praktikanten	0	1	927
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\07 - Fortbildungen\20180307_Speyerer Luftverkehrsrechtstag	15	0	928
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\07 - Fortbildungen	0	1	929
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation\Kalendar	52	0	930
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\01 - Organisation	25	8	931
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\02 - Kontaktdaten\01 - Unternehmen FBB	0	0	932
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\02 - Kontaktdaten\02 - Aufsichtsrat	65	0	933
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\02 - Kontaktdaten\03 - Ministerien	1	0	934
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\02 - Kontaktdaten\04 - Behörden	0	0	935
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\02 - Kontaktdaten\05 - Dialogforum	0	0	936
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\02 - Kontaktdaten\06 - Bürgerinitiativen	0	0	937
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\02 - Kontaktdaten	0	6	938
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\01 - aktuelle Fassungen\2020-03-26	18		939
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\01 - aktuelle Fassungen	17	1	940
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen	13	0	941

FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\01 - Anpassung Unterlagen Frühjahr 2015			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\02 - Anpassung Unterlagen Frühjahr 2013	16	0	942
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\03 - Anpassung Unterlagen Herbst 2006	8	0	943
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\04 - Anpassung Frühjahr 2017	2	0	944
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\05 - aktuelle Fassungen Stand 26032020	18	0	945
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\Anpassung Sommer 2015	83	0	946
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\Anpassungen Frühjahr 2016	29	0	947
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\Geschäftsanweisung - GO	7	0	948
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\Konsortialverfahren	7	0	949
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\Mitbestimmung	2	0	950
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\Schriftverkehr	6	0	951
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\Überarbeitung Gesellschaftsunterlagen	16	0	952

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente	47	13	953
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2003-12-05	1	0	954
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2008-07-15	1	0	955
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2013-05-21	23	0	956
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2013-08-29	6	0	957
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-04-07\WG Info zum Ergebnis-Dateien	3	0	958
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-04-07	20	1	959
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-05-07\WG FBB-Gesellschafterversammlung - TOP Nachtruheregulierung-Dateien	3	0	960
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-05-07	15	1	961
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-07-21	4	0	962
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-07-25\WG Ausschreibung Überprüfung Controlling-Systeme - Liste möglicher Unternehmen-Dateien	4	0	963

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-07-25\WG heutige Besprechung-Dateteien	4	0	964
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-07-25	4	2	965
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-09-29	3	0	966
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-12-09	3	0	967
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-03-09	5	0	968
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-03-13	3	0	969
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-04-10	8	0	970
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-04-17	36	0	971
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-07-03	30	0	972
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-07-23	4	0	973
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-10-16	8	0	974

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-12-18	2	0	975
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-01-15	5	0	976
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-02-15	14	0	977
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-04-28 JF	2	0	978
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-05-18	3	0	979
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-07-21 JF	5	0	980
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-11-10 JF	1	0	981
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-12-15 JF	1	0	982
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-01-23	8	0	983
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-02-07	5	0	984
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-02-15 JF	2	0	985
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen	24	0	986

FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-03-17			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-04-05 JF	3	0	987
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-05-22	3	0	988
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-06-27\Ordner	2	0	989
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-06-27	38	1	990
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-07-07	19	0	991
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-08-16	31	0	992
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-09-	5	0	993
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-09-12 JF	4	0	994
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-10-26	32	0	995
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-06\Ordner	7	0	996
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-06	39	1	997

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-16 Beratung	1	0	998
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-16 Besprechung	5	0	999
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-26	15	0	1.000
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-03-19	18	0	1.001
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-04-13 Besprechung	6	0	1.002
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-05-04	15	0	1.003
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-06\Nachversand Unterlagen	6	0	1.004
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-06\Unterlagen	10	0	1.005
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-06	49	2	1.006
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-26, 10 Uhr\vorbereitender Schriftverkehr	11	0	1.007
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-26, 10 Uhr	12	1	1.008

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-26, 18 Uhr-verschoben auf 05.07.18	7	0	1.009
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-07-05\Korrektur Protokoll	2	0	1.010
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-07-05	47	1	1.011
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-11	2	0	1.012
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-12-05 JF	4	0	1.013
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-12-19\Ordner	20	0	1.014
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-12-19	53	1	1.015
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-02-12-verschoben auf 02.04.19\Inhalt Ordner	2	0	1.016
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-02-12-verschoben auf 02.04.19	19	1	1.017
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-02-20 Besprechung	2	0	1.018
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-03-19 JF	2	0	1.019

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-04-02\Ordner	14	0	1.020
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-04-02	30	1	1.021
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-04-30 JF	2	0	1.022
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-08-08 (vom 24.06.)\Ordner	25	0	1.023
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-08-08 (vom 24.06.)\Vorbereitung Beschluss Nachtruhe erweitern	38	0	1.024
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-08-08 (vom 24.06.)	44	2	1.025
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-09-17 JF	4	0	1.026
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-09-17 JF	1	0	1.027
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-12-19\Ordner	14	0	1.028
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-12-19	36	1	1.029
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-01-14 JF	3	0	1.030

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-02-07 JF	2	0	1.031
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-02-19 (verschoben vom 10.02.20)\Ordner	7	0	1.032
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-02-19 (verschoben vom 10.02.20)	31	1	1.033
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-03-30 - TSK\Ordner	6	0	1.034
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-03-30 - TSK	38	1	1.035
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-04-29 - TSK\Ordner	2	0	1.036
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-04-29 - TSK	29	1	1.037
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-05-14 mit Notar	11	0	1.038
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-05-20 - TSK	48	0	1.039
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-06-04 JF	3	0	1.040
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-06-12 Telko	45	0	1.041

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-07-13- verschoben	4	0	1.042
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-08-04 JF	2	0	1.043
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-08-19	0	0	1.044
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-10-02	1	0	1.045
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-10-23 entfällt	10	0	1.046
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2021-01-15 Gesellschaftergespräch	1	0	1.047
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2021-03-19	3	0	1.048
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2021-05-06	1	0	1.049
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\allgemeines zur Organisation	11	0	1.050
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\AR-Controlling	74	0	1.051
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Schnellzugriff Protokolle Gesellschafterversammlung	51	0	1.052

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Schriftverkehr\2018_Untersuchungsausschuss Berlin_anwaltliche Begleitung	7	0	1.053
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Schriftverkehr	22	1	1.054
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\2020-07-Umlaufbeschluss_Wahl Abschlussprüfer_Jahresabschluss FHS	19	0	1.055
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\2020-07-Umlaufbeschluss_Wahl Abschlussprüfer_Jahresabschluss FHS L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\2020-07-Umlaufbeschluss_Wahl Abschlussprüfer_Jahresabschluss FHS	23	0	1.056
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufbeschluss 8 Mai 2017	15	0	1.057
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufbeschluss Gesellschaftererklärung 2020-Buisnessplan	24	0	1.058
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufbeschluss Neubesetzung AR August 2020, ***	1	0	1.059
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufbeschlussverfahren Zinsswap	17	0	1.060

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufverfahren Jahresabschlussprüfer 2018	25	0	1.061
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufverfahren Neubesetzung AR FBB 16_09_2019	11	0	1.062
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufverfahren Neubesetzung AR Juni 2015	16	0	1.063
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Wahl Abschlussprüfer FBB 2017	22	0	1.064
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse	13	10	1.065
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Vollmachten	10	0	1.066
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\weitere Finanzierung	5	0	1.067
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung	10	84	1.068
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\02 - Aufsichtsrat	0	0	1.069
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\03 - Geschäftsführung	48	0	1.070
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen	3	0	1.071

FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Amann\WG Urlaub Horst Amann-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Amann	18	1	1.072
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Bender	18	0	1.073
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Bobke von Camen	56	0	1.074
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Fölster\Zielvereinbarung 2017 - Fölster - Grundlagen	3	0	1.075
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Fölster	89	1	1.076
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Halberstadt	1	0	1.077
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Körtgen	2	0	1.078
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Lütke Daldrup, Dr.-Ing. Engelbert	65	0	1.079
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Mehdorn	45	0	1.080
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Mühlenfeld	45	0	1.081

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Schwarz\Klage	10	0	1.082
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Schwarz	61	1	1.083
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\von Massenbach, Aletta	3	0	1.084
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Weyer	3	0	1.085
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung	12	35	1.086
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Abbou	3	0	1.087
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Hansel	1	0	1.088
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Kleinert	3	0	1.089
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Kunkel	1	0	1.090
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Marks	9	0	1.091
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Müller, Uwe	0	0	1.092

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Schweinsteiger	3	0	1.093
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Siegle	9	0	1.094
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene	8	2	1.095
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\03 - Sonstige Personalien***	3	0	1.096
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\03 - Sonstige Personalien	0	1	1.097
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Bewerbungen\Absagen diverse	15	0	1.098
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Bewerbungen\mails	38	0	1.099
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Bewerbungen	48	2	1.100
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\Berlin_AW Wtrlt FBB - Gutachten-Dateien	3	0	1.101
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\KPMG	4	0	1.102
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\WG Besprechung mit *** am 28.3.13-Dateien	3	0	1.103

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\WG FBB-Dateien	3	0	1.104
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\WG Gutachten Geschäftsführung-Dateien	3	0	1.105
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung	30	5	1.106
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\05 - Transparency International	6	0	1.107
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\06 - Tarifverträge	2	0	1.108
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\07 - Korruptionsfall Imtech	2	0	1.109
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\08 - Bodenverkehrsdienstleister	26	0	1.110
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\09 - Arbeit mit Arbeitsagentur	4	0	1.111
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten	31	10	1.112
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\Aufsichtsrat	0	0	1.113
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien	5	5	1.114
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\01 - Nordpier\01 - Planung Erweiterung	9	0	1.115

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\01 - Nordpier	3	1	1.116
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\02 - Mainpier	4	0	1.117
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\03 - Südpier	0	0	1.118
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\04 - nördl. SLB\WG Sanierung der Landebahn Nord -Dateien	3	0	1.119
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\04 - nördl. SLB	21	1	1.120
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\05 - südl. SLB\WG Brief GF FBB an RBm vom 19.03.14 zu Sanierung Nordbahn-Dateien	3	0	1.121
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\05 - südl. SLB	21	0	1.122
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\06 - Kapazitätserweiterung	26	0	1.123
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\07 - Ausschreibung Generalplaner	2	0	1.124
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\08 - Allgemein\20151127_Termin BMVI	2	0	1.125
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\08 - Allgemein	33	1	1.126
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\09 - Sachstandsberichte	14	0	1.127
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\10 - Notstromaggregat	1	0	1.128

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\11 - bauliche Dokumentation	1	0	1.129
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\12 - Entrauchung	2	0	1.130
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\13 - Brandschutz\20160627_Spitzengespräch	11	0	1.131
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\13 - Brandschutz	31	1	1.132
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\14 - Kabeltrassen\WG Flughafen BER - Kabeltrassen-Dateien	3	1	1.133
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\14 - Kabeltrassen	9	1	1.134
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\15 - Baugenehmigung	10	1	1.135
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\16 - rechtliche Grundlagen\Bauordnungsrechtliche Bescheinigungen\Unterlagen Prüfsachverständigentag 21.09.2018	4	0	1.136
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\16 - rechtliche Grundlagen\Bauordnungsrechtliche Bescheinigungen	25	1	1.137
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\16 - rechtliche Grundlagen	7	1	1.138
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\05_Mietvertrag Terminal A und neuester Entwurf Ramp 1	1	0	1.139
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen	13	0	1.140

fen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\01_Protokolle, Schriftverkehr BMUB-FBB_Teil 1.zip			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\01_Protokolle, Schriftverkehr BMUB-FBB_Teil 1.zip	0	1	1.141
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\01_Protokolle, Schriftverkehr BMUB-FBB_Teil 1.zip	5	0	1.142
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\01_Protokolle, Schriftverkehr BMUB-FBB_Teil 2.zip	0	1	1.143
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\01_Protokolle, Schriftverkehr BMUB-FBB_Teil 2.zip	6	0	1.144
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\01_Protokolle, Schriftverkehr BMUB-FBB_Teil 3.zip	0	1	1.145
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\01_Protokolle, Schriftverkehr BMUB-FBB_Teil 3.zip	4	0	1.146
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\01_Protokolle, Schriftverkehr BMUB-FBB_Teil 4.zip	0	1	1.147
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen	6	0	1.148

FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\02_Schriftverkehr_Kanzleramt-FBB_Teil 1.zip\02_Schriftverkehr_Kanzleramt-FBB_Teil 1			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\02_Schriftverkehr_Kanzleramt-FBB_Teil 1.zip	0	1	1.149
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\02_Schriftverkehr_Kanzleramt-FBB_Teil 2.zip\02_Schriftverkehr_Kanzleramt-FBB_Teil 2	2	0	1.150
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\02_Schriftverkehr_Kanzleramt-FBB_Teil 2.zip	0	1	1.151
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\02_Schriftverkehr_Kanzleramt-FBB_Teil 2.zip	11	0	1.152
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\02_Schriftverkehr_Kanzleramt-FBB_Teil 2.zip	7	0	1.153
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\03_Schriftverkehr BlmA-FBB ab 01.01.2015_Teil 2.zip	0	1	1.154
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\03_Schriftverkehr BlmA-FBB ab 01.01.2015_Teil 2.zip	6	0	1.155
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\03_Schriftverkehr BlmA-FBB ab 01.01.2015_Teil 2.zip	0	1	1.156

fen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin\03_Schriftverkehr BlmA-FBB ab 01.01.2015_Teil 3.zip			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin	27	10	1.157
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen	25	1	1.158
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\18 - Inbetriebnahme	58	0	1.159
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\19 - Imtech	16	0	1.160
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\20 - Deutsche Bahn	16	0	1.161
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\21 - ARGE Transparenz BBI	4	0	1.162
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\22 - Presseberichte	2	0	1.163
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\23 - Projektgesellschaft	2	0	1.164
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\24 - T2	5	0	1.165
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\25 - Kabelschächte	11	0	1.166
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\26 - Zukunft	1	0	1.167
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\20160112_Baukonferenz RBm Müller	5	0	1.168
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\Masterplan	1	0	1.169

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER	11	28	1.170
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\02 - SXF alt\temporärer Warteraum	3	0	1.171
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\02 - SXF alt	4	1	1.172
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\03 - TXL	16	0	1.173
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\04 - Medizinische Versorgung	3	0	1.174
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\05 - Feuerwehr\Risiko aus Brandschutz unterirdische Flughafenbahnanlagen BER-Dateien	3	0	1.175
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\05 - Feuerwehr	8	1	1.176
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\06 - Notfallmedizin	3	0	1.177
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\07 - Sontiges	3	0	1.178
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\08 - Projektgesellschaft\20190415_Treffen Arbeitsebene Gesellschafter	15	0	1.179
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\08 - Projektgesellschaft	0	1	1.180
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau	6	8	1.181
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\01 - Notifizierung_1,2Mrd	8	0	1.182
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen	16	0	1.183

FBB\04 - Finanzen\02 - 2,2 Mrd. Mehrbedarf\20150813_Informationsgespräch			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\02 - 2,2 Mrd. Mehrbedarf\Beschwerde durch RAe ***	4	0	1.184
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\02 - 2,2 Mrd. Mehrbedarf	71	2	1.185
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\03 - Bürgermandatar	6	0	1.186
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\04 - Konsortialfinanzierung	1	0	1.187
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\05 - Finanzierung Gesellschaft	4	0	1.188
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\alt	76	0	1.189
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Beihilfeverfahren	17	0	1.190
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Bericht nach § 69 Landeshaushaltsordnung\2014	3	0	1.191
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Bericht nach § 69 Landeshaushaltsordnung\2016	5	0	1.192
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Bericht nach § 69 Landeshaushaltsordnung	0	2	1.193
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Beteiligungsverwaltung Berlin	3	0	1.194
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\HH BB\nachtrag 2013_2014	2	0	1.195
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\HH BB	0	1	1.196

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2014\Bericht des Aufsichtsrates an die GV	3	0	1.197
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2014\Geschäftsbericht	10	0	1.198
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2014\Jahresabschlussprüfung - BDO	7	0	1.199
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2014	4	3	1.200
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2015	0	0	1.201
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2016	1	0	1.202
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2017\Geschäftsbericht	2	0	1.203
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2017	8	1	1.204
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Mehrbedarf 2018	15	0	1.205
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Mehrbedarf 2021-2024	2	0	1.206
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Private Partnership\ADP Group	3	0	1.207
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Private Partnership	0	1	1.208
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\WG Auszahlung 19277 Mio. € Land Berlin an FBB-Dateien	3	0	1.209

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Wirtschaftsplan 2015	10	0	1.210
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen	195	19	1.211
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte\2012	6	0	1.212
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte\2013	15	0	1.213
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte\2014	12	0	1.214
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte\2015	13	0	1.215
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte	1	4	1.216
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\AW Zusammenfassung Besprechung-Dateien	3	0	1.217
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\AW Zusammenfassung unser Gespräch am vergangenen Mittwochvormittag-Dateien	3	0	1.218
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Baugenehmigung nach 13.08.2004\Aussage FBB zu NEUBAU-Dateien	3	0	1.219
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Baugenehmigung nach 13.08.2004\AW Aussage FBB zu NEUBAU-Dateien	3	0	1.220

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Baugenehmigung nach 13.08.2004	2	2	1.221
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\bauliche Umsetzung\Innendämmung	0	0	1.222
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\bauliche Umsetzung\Lüfterproblematik\AW Vermerk über Besprechung LUGV mit Anmerkungen des LUGV-Dateien	4	0	1.223
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\bauliche Umsetzung\Lüfterproblematik	2	1	1.224
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\bauliche Umsetzung\Qualitätssicherung baulicher Maßnahmen	0	0	1.225
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\bauliche Umsetzung	1	3	1.226
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Kommunikation Bürger und BI	1	0	1.227
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Meistbegünstigung\Verfahren OVG Bln-Bbg *** gg. MIL	3	0	1.228
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Meistbegünstigung	0	1	1.229
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Verfahrensweise FBB\Dokumentation\Datenschutzfragen	0	0	1.230

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Verfahrensweise FBB\Dokumentation\Fehler in den Unterlagen	0	0	1.231
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Verfahrensweise FBB\Dokumentation	0	2	1.232
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Verfahrensweise FBB\Verzichtserklärungen bei Versendung	1	0	1.233
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Verfahrensweise FBB	0	2	1.234
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Vermerk über Besprechung LUGV mit Anmerkungen des LUGV-Dateien	3	0	1.235
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Vermerk über Besprechung LUGV-Dateien	3	0	1.236
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\WG Zusammenfassung unser Gespräch am vergangenen Mittwochvormittag-Dateien	3	0	1.237
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Widerspruchsverfahren EasyJet\WG Widerspruch gegen den Bescheid zur Nordbahnsanierung-Dateien	3	0	1.238
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Widerspruchsverfahren EasyJet	2	1	1.239
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Wirbelschleppen	3	0	1.240

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich	23	12	1.241
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\03 - Forschung\NORAH - Kinderstudie	6	0	1.242
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\03 - Forschung	2	1	1.243
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\04 - temporäre Nutzung Südbahn	0	0	1.244
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\05 - sensible Einrichtungen	7	0	1.245
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\06 - Arbeitsgruppe eine Stunde mehr Nachtruhe am BER	28	0	1.246
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\130700 Einigung Schallschutz\130708 Klarstellung FBB an ***-Dateien	4	0	1.247
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\130700 Einigung Schallschutz	7	1	1.248
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Anfrage des MdF vom 19. November 2014 an MIL in Sachen Gutachtenentwurf des Landesrechnungshofes-Dateien	3	1	1.249
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Arbeitsgespräche MIL	4	0	1.250
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\AW Vorbereitung Aufsichtsratsitzung FBB am 19. September 2014-Dateien	4	0	1.251
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen	3	0	1.252

FBB\05 - Schallschutz\BER-Schallschutz Kostenschätzung - Anmerkungen und Hinweise-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\DFS Info Drops	4	0	1.253
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Diedersdorf	1	0	1.254
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\FBB AnwohnerInfo Okt13	3	0	1.255
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Fluglärmschutzgesetz	5	0	1.256
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\ILA	2	0	1.257
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\ILA 2016	1	0	1.258
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Kosten\AW BER-Schallschutz Kostenschätzung - Anmerkungen und Hinweise-Dateien	3	0	1.259
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Kosten\BER-Schallschutz Kostenschätzung - Anmerkungen und Hinweise-Dateien	3	0	1.260
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Kosten	2	2	1.261
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\130916 Zwischeninfo MUGV MaxPegel Schulzendorf-Dateien	4	0	1.262
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\130927 Umgebungslärmkartierung weitere Kommunen-Dateien	3	0	1.263
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\140107 LUGV-Karten MaxPegel Schönef OT Kiekebusch	3	0	1.264

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\140107 LUGV-Karten MaxPegel Schulzendorf	4	0	1.265
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\140131 EURat u EP lärmbedingter Betriebsbeschr -Dateien	4	0	1.266
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\1301002 MUGV an komm AG Lärmkarten-Dateien	3	0	1.267
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\AW Umsetzung baulicher Schallschutz BER-Dateien	3	0	1.268
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\lärmabhängige Entgelte	2	0	1.269
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\Umgebungslärmkartierung MUGV\130620 Infos MUGV-Dateien	3	0	1.270
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\Umgebungslärmkartierung MUGV	9	1	1.271
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\WG Sanierung Nordbahn - Antwort auf FBB-Schreiben vom 11.09.2014 -Dateien	4	0	1.272
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm	17	10	1.273
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärmrente	1	0	1.274
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärmstudien	7	0	1.275
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lüfter	3	0	1.276

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Meistbegünstigung\Aktuelle Diskussionen bei der Fluglärmrechnung auf der Grundlage der neuen Flugrouten - Stichwort Meistbegünstigung-Dateien	3	0	1.277
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Meistbegünstigung\AW Aktuelle Diskussionen bei der Fluglärmrechnung auf der Grundlage der neuen Flugrouten - Stichwort Meistbegünstigung2-Dateien	4	0	1.278
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Meistbegünstigung\AW Aktuelle Diskussionen bei der Fluglärmrechnung auf der Grundlage der neuen Flugrouten - Stichwort Meistbegünstigung-Dateien	4	0	1.279
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Meistbegünstigung	4	3	1.280
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz***	8	0	1.281
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\TXL	3	0	1.282
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz	186	25	1.283
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\01 - Presseerklärungen FBB	1.116	0	1.284
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\02 - Öffentlichkeitsarbeit FBB\Kommunikationsplan2015	3	0	1.285
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\02 - Öffentlichkeitsarbeit FBB\Stromtrassen BER	6	0	1.286
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\02 - Öffentlichkeitsarbeit FBB	0	2	1.287

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\03 - Umlandzeitung BER Aktuell\Nachbarn	21	0	1.288
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\03 - Umlandzeitung BER Aktuell	62	1	1.289
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\04 - Politikerbrief	15	0	1.290
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\05 - Monatsbericht	14	0	1.291
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\06 - Sachstandsbericht	7	0	1.292
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\07 - Mitarbeiterzeitung	2	0	1.293
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit	10	7	1.294
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\07 - Umland	3	0	1.295
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\01 - Berlin-Brandenburg International\2015.06.06 Champions League Finale	13	0	1.296
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\01 - Berlin-Brandenburg International	0	1	1.297
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\02 - Schönefeld-Alt	1	0	1.298
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\03 - Tegel\Diskussion - Offenhaltung TXL\FAQ für Landtag BB	17	0	1.299

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\03 - Tegel\Diskussion - Offenhaltung TXL	41	1	1.300
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\03 - Tegel\Treffen MP und RBm wegen Offenhaltung	13	0	1.301
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\03 - Tegel	17	2	1.302
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte	0	3	1.303
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Air-Berlin	22	0	1.304
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Condor	2	0	1.305
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Easyjet	19	0	1.306
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Emirates	1	0	1.307
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Etihad Airways	3	0	1.308
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Fly Emirates	3	0	1.309
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Germania	2	0	1.310
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Hainan	10	0	1.311

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Luft-hansa - Germanwings	7	0	1.312
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Rya-nair	15	0	1.313
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines	0	10	1.314
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\02 - Ver-bände\ADV	34	0	1.315
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\02 - Ver-bände\BDL	2	0	1.316
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\02 - Verbände	0	2	1.317
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände	1	2	1.318
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\10 - Monatsberichte	6	0	1.319
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\12 - allgemeiner Schriftverkehr***, *** - ***	4	0	1.320
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\12 - allgemeiner Schriftverkehr	28	1	1.321
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\13 - Nachtflug	4	0	1.322
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\14 - Flugverkehr\Codesharing	24	0	1.323
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\14 - Flugverkehr\Open Sky	1	0	1.324

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\14 - Flugverkehr\Verkehrsprognose-Dateien	3	0	1.325
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\14 - Flugverkehr	17	3	1.326
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\15 - Berichte\Compliance	1	0	1.327
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\15 - Berichte\Sachstandsbericht	30	0	1.328
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\15 - Berichte	4	2	1.329
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\16 - bundesweite Flughafenstandorte\Frankfurt Main	3	0	1.330
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\16 - bundesweite Flughafenstandorte	0	1	1.331
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\17 - Bahnanbindung	16	0	1.332
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\18 - Flugplätze Brandenburg\Cottbus-Drewitz	3	0	1.333
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\18 - Flugplätze Brandenburg\flyBB	2	0	1.334
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\18 - Flugplätze Brandenburg\Neuhardenberg	6	0	1.335
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\18 - Flugplätze Brandenburg	0	3	1.336
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\19 - ÖPNV\Busverkehr - ***	3	0	1.337
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\19 - ÖPNV	5	1	1.338

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\20 - rechtl. Auseinandersetzung\ECE	12	0	1.339
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\20 - rechtl. Auseinandersetzung\Gicon	3	0	1.340
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\20 - rechtl. Auseinandersetzung	1	2	1.341
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\21 - langfristige Entwicklungsplanung	3	0	1.342
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\22 - FEW	5	0	1.343
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\23 - Taxen	2	0	1.344
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\24 - Sponsoring	0	0	1.345
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\25 - EASA Zertifizierung	3	0	1.346
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\26 - Mitgliedschaft in Gremien	1	0	1.347
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\27 - Fluglärmschutzbeauftragter	5	0	1.348
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\28 - Gespräche	1	0	1.349
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB\Eröffnung	5	0	1.350
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\03 - Unternehmen FBB	1	29	1.351
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\01 - Vorträge, Interviews, Presseerklärungen	22	0	1.352

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Allgemeine Schreiben\01 - nicht zuzuordnen	6	0	1.353
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Allgemeine Schreiben	145	1	1.354
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin***	2	0	1.355
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin***	3	0	1.356
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin***	4	0	1.357
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin***	14	0	1.358
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin***, ***	8	0	1.359
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin***	4	0	1.360
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin***	3	0	1.361
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin***	10	0	1.362
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin***	13	0	1.363

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Berlin	22	9	1.364
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	8	0	1.365
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	18	0	1.366
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	12	0	1.367
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	11	0	1.368
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	74	0	1.369
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	48	0	1.370
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***, *** und ***	3	0	1.371
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	12	0	1.372
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	11	0	1.373
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	10	0	1.374

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	8	0	1.375
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	2	0	1.376
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	9	0	1.377
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow*** (Dahlewitz)	15	0	1.378
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	8	0	1.379
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	2	0	1.380
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	10	0	1.381
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow*** (Dahlewitz)	12	0	1.382
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	43	0	1.383
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	10	0	1.384
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	27	0	1.385

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	10	0	1.386
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	8	0	1.387
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow*** (Dahlewitz)	10	0	1.388
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***, *** und ***	2	0	1.389
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	14	0	1.390
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	11	0	1.391
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	16	0	1.392
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	9	0	1.393
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	11	0	1.394
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow***	1	0	1.395
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow*** (Dahlewitz)	29	0	1.396

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Blankenfelde-Mahlow	4	32	1.397
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Dabendorf	1	0	1.398
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Eichwalde***	22	0	1.399
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Eichwalde***, *** und ***	12	0	1.400
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Eichwalde***Eichwalde	2	0	1.401
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Eichwalde***	3	0	1.402
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Eichwalde***	7	0	1.403
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Eichwalde	0	5	1.404
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben***	5	0	1.405
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Kleinmachnow	5	0	1.406
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Kronberg	1	0	1.407

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Ludwigsfelde	11	0	1.408
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben***	2	0	1.409
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben***	3	0	1.410
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Rangsdorf	1	0	1.411
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Schulzendorf***	8	0	1.412
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Schulzendorf***	29	0	1.413
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Schulzendorf***	16	0	1.414
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Schulzendorf***	12	0	1.415
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Schulzendorf***	10	0	1.416
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Schulzendorf***	10	0	1.417
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Schulzendorf***	9	0	1.418
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Schulzendorf***	4	0	1.419

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Schulzendorf	1	8	1.420
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\VDGN	3	0	1.421
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Waltersdorf***	15	0	1.422
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Waltersdorf*** Lilienthalpark	78	0	1.423
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben\Waltersdorf	1	2	1.424
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschreiben	1	15	1.425
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\01 - Zülowniederung MAG	93	0	1.426
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\02 - *** Lilienthalpark	10	0	1.427
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\03 - Kiekebusch\130411 LärmschutzbereichDetailkarten Kiekebusch-Dateien	3	0	1.428
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\03 - Kiekebusch\130822 Infos an BI zu LuFaLuSiZV-Dateien	3	0	1.429
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\03 - Kiekebusch	17	2	1.430
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle	0	3	1.431

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\01 - Allgemein\Ihre Bitte um Akteneinsicht vom 15. Dezember 2014-Dateien	3	0	1.432
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\01 - Allgemein	18	1	1.433
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\07.11.2013	8	0	1.434
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\20150325 PIT	6	0	1.435
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\Akteneinsicht MdL Schulze - AR-Unterlagen FBB-Dateien	3	0	1.436
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\PIT, Notifizierung	12	0	1.437
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\Verkehrsprognose	9	0	1.438
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze	62	5	1.439
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\03 - MdL Genilke	23	0	1.440
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\04 - ***	3	0	1.441
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\05 - ***	1	0	1.442

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\06 - MdL Vogel	3	0	1.443
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\07 - BI Friedrichshagen\20121220 Versand BescheidAkteneinsicht bei der Staatskanzlei des Landes Brandenburg - Bescheid	3	0	1.444
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\07 - BI Friedrichshagen	17	1	1.445
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\08 - Berlin	5	0	1.446
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\09 - MdL Dombrowski	13	0	1.447
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\10 - MdLSenfleben	1	0	1.448
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\11 - PNN ***	8	0	1.449
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\12 - Welt ***20121206_Schreiben ***-Dateien	3	0	1.450
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\12 - Welt ***\20121213_Versand Bescheid Ref 12-Dateien	3	0	1.451
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\12 - Welt ***\20130620_Zwischeninfo FK 1-Dateien	3	0	1.452

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\12 - Welt ***	34	3	1.453
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\13 - ***	3	0	1.454
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\14 - ***	3	0	1.455
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\15 - ***	2	0	1.456
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\16 - ***	2	0	1.457
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\17 - MdL Burkhardt	10	0	1.458
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\18 - ***	4	0	1.459
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\19 - MdL Barthel	4	0	1.460
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\20 - ***	2	0	1.461
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\01 - Nordpier	2	0	1.462
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\02 - Mainpier	1	0	1.463

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\07 - Ausschreibung Generalplaner	1	0	1.464
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\08 - Allgemein\20151127_Termin BMVI	2	0	1.465
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\08 - Allgemein	26	1	1.466
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\09 - Sachstandsberichte	9	0	1.467
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\12 - Entrauchung	2	0	1.468
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\13 - Brandschutz\20160627_Spitzengespräch	10	0	1.469
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\13 - Brandschutz	28	1	1.470
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\14 - Kabeltrassen\WG Flughafen BER - Kabeltrassen-Dateien	3	1	1.471
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\14 - Kabeltrassen	4	1	1.472
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsar-	33	0	1.473

beit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\18 - Inbetriebnahme			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\19 - Imtech	8	0	1.474
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\20 - Deutsche Bahn	13	0	1.475
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\21 - ARGE Transparenz BBl	4	0	1.476
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\25 - Kabelschächte	4	0	1.477
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER\20160112_Baukonferenz RBm Müller	5	0	1.478
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\01 - BER	14	6	1.479
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\04 - Medizinische Versorgung	3	0	1.480
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\05 - Feuerwehr\Risiko aus Brandschutz unterirdische Flughafenbahnanlagen BER-Dateien	3	0	1.481
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\05 - Feuerwehr	5	1	1.482

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau\06 - Notfallmedizin	3	0	1.483
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***\03 - Bau	4	6	1.484
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\21 - ***	7	1	1.485
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\22 - von Gizycki, Thomas, MdL Bündnis_Die Grünen	1	0	1.486
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte	0	22	1.487
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130222_FachleuteAufsichtsrat	4	0	1.488
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130227_KeinNachtragHH	4	0	1.489
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130418_AnnahmeVolksbegehren	2	0	1.490
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130502_LaermbelastungTegel	3	0	1.491
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130506_FlugroutenSchwielowsee	2	0	1.492
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130515_MehdornBERStopp	2	0	1.493

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130517_MehdornKritik	2	0	1.494
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130627_TegelOffenhalten	2	0	1.495
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130701_HaftungAufsichtsrat	2	0	1.496
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130802_FlugroutenKontrolle	2	0	1.497
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu	5	10	1.498
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\06 - Nachrichtenspiegel	300	0	1.499
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\07 - Internetauftritt FK\20150821_Besuch Brandenburger Aufsichtsräte	5	0	1.500
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\07 - Internetauftritt FK\VB BER	6	0	1.501
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\07 - Internetauftritt FK	107	2	1.502
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\08 - BVBB	63	0	1.503
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\09 - ADV	16	0	1.504
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\10 - Prolufffahrt	9	0	1.505

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2015 - 25 Jahre Land Brandenburg	33	0	1.506
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2016 - Sommerfest	1	0	1.507
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2017 - Sommerfest	4	0	1.508
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2018 - Sommerfest	6	0	1.509
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2019 - Sommerfest	1	0	1.510
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk	1	6	1.511
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\12 - Bewerbungen, Angebote, etc	9	0	1.512
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\13 - Presseanfragen\20180820_Anfrage zum Positionspapier Flughafenumfeld	8	0	1.513
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\13 - Presseanfragen	1	1	1.514
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\130624 LPK - Vorbereitung-Dateien	3	0	1.515
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe	25	13	1.516
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\85. Sitzung 18.03.2013	9	0	1.517

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\86. Sitzung 26.08.2013\86. FLK-Sitzung TOP 5-Dateien	3	0	1.518
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\86. Sitzung 26.08.2013	14	1	1.519
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\87. Sitzung 14.10.2013	23	0	1.520
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\88. Sitzung 18.11.2013\131106 Sitzungsvorbereitung Nachtflugbewegungen-Dateien	3	0	1.521
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\88. Sitzung 18.11.2013\131112 weitere Unterlagen zur Sitzung-Dateien	3	0	1.522
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\88. Sitzung 18.11.2013\Protokoll\TOP 08 Sonstiges-Dateien	8	0	1.523
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\88. Sitzung 18.11.2013\Protokoll	7	1	1.524
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\88. Sitzung 18.11.2013	6	3	1.525
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\90. Sitzung 12.05.2014	8	0	1.526
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014\91. FLK Sitzung am 24. November 2014-Dateien	3	0	1.527

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014\91. FLK-Sitzung2-Dateien	3	0	1.528
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014\91. FLK-Sitzung-Dateien	3	0	1.529
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014\91. FLK-Sitzung-Protokoll -Dateien	3	0	1.530
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014	14	4	1.531
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\92. Sitzung 23.02.2015\92. FLK-Sitzung-Dateien	3	0	1.532
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\92. Sitzung 23.02.2015	19	1	1.533
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\93. Sitzung 06.07.2015	14	0	1.534
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\94. Sitzung 16.11.2015	33	0	1.535
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\95. Sitzung 07.03.2016	14	0	1.536
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen	0	10	1.537

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen\3. Sitzung 13.07.2015	9	0	1.538
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen\4. Sitzung 02.11.2015\Reservierung eines Besprechungsraumes-Dateien	3	0	1.539
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen\4. Sitzung 02.11.2015	34	1	1.540
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen\5. Sitzung 17.02.2016	50	0	1.541
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen	59	3	1.542
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\03 - Flugrouten\Karten BAF	5	0	1.543
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\03 - Flugrouten	7	1	1.544
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\04 - Schnellzugriff Protokolle	0	0	1.545
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\05 - Allgemeine Informationen	5	0	1.546
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission\Vorbereitung AG Betriebsregelung	7	0	1.547
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\05 - Fluglärmkommission	0	6	1.548
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\140910 - Sitzung	1	0	1.549
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20141208 - Sitzung	1	0	1.550

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20150211 - Sitzung	3	0	1.551
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20150402	5	0	1.552
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20150715	3	0	1.553
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20150923	13	0	1.554
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20151127	11	0	1.555
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20160113	6	0	1.556
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20160219	4	0	1.557
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20160413	3	0	1.558
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20160421 - Sitzung mit AG 3	5	0	1.559
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\WG Dialogforum - Ausstellungstermine Zuhause am Flughafen - Gemeinsam in die Zukunft-Dateien	3	0	1.560
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\WG Dialogforum - Umlaufbeschlüsse für die AG 1-Dateien	3	0	1.561
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1	4	13	1.562
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\20150708	1	0	1.563

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\20151021	1	0	1.564
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Besprechung Matrix mit Gesellschaftern	4	0	1.565
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Dialogforum - AG 2 Bericht Schallschutz Meistbegünstigung im Arbeitsausschuss-Dateien	3	0	1.566
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Leitfaden Verkehrswertermittlung\131126 BI zu Erbbaurecht u Leitfaden-Dateien	3	0	1.567
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Leitfaden Verkehrswertermittlung	6	1	1.568
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130515\130411 Meldung ständiges Mitglied aus Stk-Dateien	3	0	1.569
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130515\130412 ständiges Mitglied AG 2 aus Stk-Dateien	3	0	1.570
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130515	3	2	1.571
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130828\130726 Einladung-Dateien	3	0	1.572
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130828	2	1	1.573
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 131015\131118 Versand geänd Protokoll-Dateien	3	0	1.574
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 131015	4	1	1.575

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 131120\Einladung-Dateien	3	0	1.576
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 131120	3	1	1.577
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 131216\131213 ergänz Stellungnahme Blankenfelde Mahlow-Dateien	3	0	1.578
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 131216	3	1	1.579
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140325	1	0	1.580
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140618	5	0	1.581
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140716\Dialogforum - Entwurf Protokoll AG 2 vom 16.07.14-Dateien	3	0	1.582
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140716	5	1	1.583
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\AW Dialogforum - Ergänzung der TO zur AG 2 Sitzung am 24.09.14-Dateien	4	1	1.584
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\AW Dialogforum AG 2 - Entwurf Protokoll vom 24.09.14.(2)htm-Dateien	3	0	1.585
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\AW Dialogforum AG 2 - Entwurf Protokoll vom 24.09.14-Dateien	3	0	1.586
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 -	3	0	1.587

Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\AW Dialogforum AG 2 Sitzung am 24.09.14 TOP 4-2-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\AW Dialogforum AG 2 Sitzung am 24.09.14 TOP 4-Dateien	3	0	1.588
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\Dialogforum - Ergänzung der TO zur AG 2 Sitzung am 24.09.14(2)-Dateien	4	0	1.589
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\Dialogforum - Ergänzung der TO zur AG 2 Sitzung am 24.09.14-Dateien	3	0	1.590
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\Dialogforum - Wie und zu welchen Problem-Komplex wird derzeit im FBZ beraten-Dateien	3	0	1.591
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\Dialogforum AG 2 - Entwurf Protokoll vom 24.09.14-Dateien	3	0	1.592
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924\Dialogforum AG 2 Sitzung am 24.09.14 TOP 4-Dateien	3	0	1.593
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 140924	15	25	1.594
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 141105\Dialogforum - AG 2 TO für den 5. Novmeber 2014-Dateien	3	0	1.595
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 141105\Dialogforum AG 2 nächste Sitzung-Dateien	3	0	1.596
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 -	3	0	1.597

Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 141105\Dialogforum Entwurf Protokoll der AG 2 vom 5.11.14-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 141105\Protokoll AG 2 vom 24.09.14-Dateien	3	0	1.598
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 141105\Re WG Fragenkatalog nach AG2-Sitzung-Dateien	4	0	1.599
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 141105\WG Fragenkatalog BBZ und Verkehrswert der Häuser in Mahlow (fwd)-Dateien	3	0	1.600
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 141105\WG Fragenkatalog nach AG2-Sitzung-Dateien	3	0	1.601
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 141105	10	7	1.602
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\AW Dialogforum - AG 2 - Entwurf des Arbeitsplans 2015-Dateien	3	0	1.603
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\AW Dialogforum - Einladung für die 33. Sitzung der AG 2 am 21.01.2015-Dateien	3	0	1.604
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\AW Frage-Dateien	3	0	1.605
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\Bericht aus AG 2 Sitzung-Dateien	3	0	1.606
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\Dialogforum - AG 2 - Entwurf des Arbeitsplans 2015-Dateien	3	0	1.607

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\Dialogforum - Einladung für die 33. Sitzung der AG 2 am 21.01.2015-Dateien	3	0	1.608
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\Dialogforum Nachtrag zur AG 2 Sitzung vom 21.01.2015-Dateien	3	0	1.609
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\Dialogforum AG 2 nächste Sitzung-Dateien	3	0	1.610
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\Dialogforum AG 2 Sitzung 21.01.15 - Info zur aktualisierten TO-Dateien	3	0	1.611
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\Frage-Dateien	3	0	1.612
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121\Tagesordnung Sitzung AG 2 TOP 5-Dateien	3	0	1.613
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150121	21	11	1.614
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150325	12	0	1.615
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150430	4	0	1.616
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150527	20	0	1.617
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 150708	14	0	1.618
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 151021	15	0	1.619

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 160316	7	0	1.620
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Antw (Unverschlüsselt) Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen-Dateien	3	0	1.621
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Dialogforum AG 2 nächste Sitzung-2-Dateien	3	0	1.622
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Dialogforum AG 2 nächste Sitzung-Dateien	3	0	1.623
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Konzept Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	1.624
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen2-Dateien	3	0	1.625
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen3-Dateien	4	0	1.626
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen-Dateien	3	0	1.627
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Terminfindung für weitere Aufgaben der Schlichtung-Dateien	3	0	1.628
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Dialogforum - Sitzung der Unter-AG Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	1.629
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 -	3	0	1.630

Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Dialogforum - Unter-AG Grundlagenerarbeitung für eine Schiedsstelle (VerkehrswertgutachtenEntschädigungen)-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Dialogforum - weitere Sitzung der Unter-AG Schlichtungsstelle (VerkehrswertgutachtenEntschädigungen)-Dateien	3	0	1.631
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Einrichtung und Betrieb einer Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	1.632
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Konzept Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	1.633
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Re Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen-Dateien	4	0	1.634
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Rückmeldung wegen weiterer Terminierung Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	1.635
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen1-Dateien	3	0	1.636
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen-Dateien	3	0	1.637
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Terminfindung für weitere Aufgaben der Schlichtung-Dateien	3	0	1.638
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\WG Sitzung der	4	0	1.639

UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen4-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2	21	19	1.640
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2	14	23	1.641
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\130301 Sitzung	5	0	1.642
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\130412 Sitzung	2	0	1.643
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\130531 Sitzung	1	0	1.644
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\140213 MdF zu Rechtsgutachten Trägerschaft-Dateien\140205 BM Großbeeren zu Gutachten-Dateien	3	0	1.645
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\140213 MdF zu Rechtsgutachten Trägerschaft-Dateien\140217 Info FBB zu Rechtsgutachten-Dateien	3	0	1.646
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\140213 MdF zu Rechtsgutachten Trägerschaft-Dateien\140224 Info GL -Dateien	3	0	1.647
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\140213 MdF zu Rechtsgutachten Trägerschaft-Dateien	10	3	1.648
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\140905 Sitzung\WG Dialogforum- Bürgerberatungszentrum	3	0	1.649

in Schönefeld Lärmschutz Perspektive BER-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\140905 Sitzung	3	1	1.650
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\150724 Sitzung	3	0	1.651
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\WG Projekt Perspektive BER-Dateien	4	0	1.652
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3	10	7	1.653
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\20150212	2	0	1.654
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\20150507	7	0	1.655
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\20150526	8	0	1.656
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\20150716	4	0	1.657
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\20150917	11	0	1.658
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\20151105	7	0	1.659
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\20160128	6	0	1.660
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\20160421	2	0	1.661
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\Termin Februar 2014 - Dateien	3	0	1.662

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3	7	10	1.663
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen	0	3	1.664
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\140225 - Sitzung\140227 Memo Termin 25_02_14-Dateien	4	0	1.665
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\140225 - Sitzung	2	1	1.666
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\140826 - Sitzung\Dialogforum Vorbereitung Termin 26.08.14 Jour Fixe TOP 1-Dateien	3	0	1.667
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\140826 - Sitzung\WG Dialogforum - Termin Jour Fixe 26.08.2014-Dateien	3	0	1.668
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\140826 - Sitzung	3	2	1.669
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\141014 - Sitzung\WG Achtung! Termin Steuerungsrunde (JF) Morgen 14.10.14 bleibt bestehen-Dateien	3	0	1.670
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\141014 - Sitzung	5	1	1.671
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\150224 - Sitzung\Steuerungsrunde am 24. Februar 2015 1400 Uhr-Dateien	3	0	1.672
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\150224 - Sitzung\WG Dialogforum- Termin Steuerungsrunde (JF) am Dienstag 24.02.15 14.00 Uhr-Dateien	3	0	1.673

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\150224 - Sitzung	9	2	1.674
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\150521 - Sitzung	1	0	1.675
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\20150825 - Sitzung	12	0	1.676
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\20151022 - Sitzung	9	0	1.677
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\20160219 - Sitzung (GSK Evaluierung)	4	0	1.678
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)\20160310 - Sitzung	7	0	1.679
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\02 - Steuerungsrunde (jour fixe)	5	9	1.680
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\03 - Einzelprojekte\Gesundheitstage	7	0	1.681
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\03 - Einzelprojekte\Veranstaltung zum städtebaulichen Lärmschutz in der Flughafenregion am 03.12.2014 14 Uhr-Dateien	3	0	1.682
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\03 - Einzelprojekte	8	2	1.683
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss\130603 MIL Vorbereitung Arbeitsausschuss-Dateien	3	0	1.684
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss\20141008 - Sitzung\WG Dialogforum - Aktualisierte Tagesordnung für Arbeitsausschuss am 8.10.14-Dateien	3	0	1.685
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss\20141008 - Sitzung	5	1	1.686

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss\20150603	11	0	1.687
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss\20151008	28	0	1.688
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss	1	4	1.689
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum\20131111	5	0	1.690
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum\20141208\WG 12. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg - Sitzungunterlagen --Dateien	3	0	1.691
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum\20141208\WG Arbeit des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg gewürdigt-Dateien	3	0	1.692
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum\20141208\WG Dialogforum Airport berlin Brandenburg am 8.12.2014-Dateien	3	0	1.693
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum\20141208\WG Presseerklärung des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg zum 12. Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 08. Dezember 2014 -Dateien	3	0	1.694
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum\20141208\WG Unterlagen für das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg am 3.12.14-Dateien	3	0	1.695
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum\20141208	9	5	1.696
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum\20151123	11	0	1.697

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum	2	3	1.698
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\06 - Bürgerberatungszentrum	6	0	1.699
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\07 - Umwandlung in KAG	36	0	1.700
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum\Schallschutzmatrix - Kommunikation innerhalb FBB	24	0	1.701
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\06 - Dialogforum	14	8	1.702
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\2021-04-16_IMAG BER	5	0	1.703
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\140225 Terminänderung 26_März-Dateien	3	0	1.704
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Benennung IMAG Mitglieder	14	0	1.705
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2012.01.31	6	0	1.706
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2012.02.28	10	0	1.707
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2012.03.20	18	0	1.708
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2012.04.17	16	0	1.709
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2012.05.15	13	0	1.710
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2012.06.12	6	0	1.711
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2013.01.15	12	0	1.712

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2013.06.13\Absage IMAG-Sitzung am 13. Juni 2013-Dateien	3	0	1.713
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2013.06.13\Tagesordnung IMAG Flughafen-Dateien	3	0	1.714
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2013.06.13	8	2	1.715
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2013.09.03\130912 Versand Protokoll-Dateien	6	0	1.716
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2013.09.03	13	1	1.717
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2013.12.17\131202 TO IMAG-Dateien	3	0	1.718
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2013.12.17\140124 Versand Protokoll-Dateien	3	0	1.719
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2013.12.17	10	2	1.720
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2014.03.26\140225 Terminveränderung 26_ März -Dateien	3	0	1.721
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2014.03.26\140320 Absage Termin-Dateien	3	0	1.722
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2014.03.26\140321 Absage Termin an KW-Dateien	3	0	1.723
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2014.03.26	6	3	1.724
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2014.05.15\Antrag auf Bereitstellung eines BeamerNotebooks-Dateien	3	0	1.725

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2014.05.15	4	1	1.726
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2015.05.18	23	0	1.727
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2015.07.15	32	0	1.728
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2015.10.14\Reservierung eines Besprechungsraumes -Dateien	3	0	1.729
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2015.10.14	31	1	1.730
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2016.02.17	32	0	1.731
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\IMAG 2016.07	1	0	1.732
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.03.25\130411 Versand Protokoll-Dateien	3	0	1.733
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.03.25	6	1	1.734
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.06.13\130614 ÄNDERUNG Protokoll MUGV-Dateien	4	0	1.735
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.06.13\Ressortbesprechung am 13. Juni 2013 um 0930 Uhr -Dateien	3	0	1.736
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.06.13	9	2	1.737
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.09.03\130816 Einladung Ressortbesprechung-Dateien	3	0	1.738

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.09.03\130912 Versand Protokoll-Dateien	6	0	1.739
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.09.03	12	2	1.740
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.12.17\131128 TO Ressortbesprechung-Dateien	3	0	1.741
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.12.17\140106 MUGV Nachtrag Zuständigkeitsverordnung Sanitätsflughafen-Dateien	3	0	1.742
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.12.17\140123 Versand Protokoll-Dateien	3	0	1.743
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2013.12.17	11	3	1.744
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2014.03.26\140314 Versand TO-Dateien	3	0	1.745
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2014.03.26\140320 Versand aktualisierte TO-Dateien	3	0	1.746
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2014.03.26\140325 Entschuldigung MBSJ-Dateien	3	0	1.747
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2014.03.26\140325 Entschuldigung MdF-Dateien	3	0	1.748
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2014.03.26	12	4	1.749
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Ressortbesprechung 2014.05.15	1	0	1.750

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Themenfragebogen	13	0	1.751
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Unterrichtungsvorlage IMAG Flughafen	12	0	1.752
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG\Zusage Raum IMAG 15.07.2015-Dateien	3	0	1.753
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\07 - IMAG	19	29	1.754
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\2671_Auswirkungen Verschiebung auf HH	1	0	1.755
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\2768_Landesbehörden am BER	3	0	1.756
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\2783_Arbeitsschutz am Flughafen	5	0	1.757
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\2825_Auswirkung erneute Eröffnungsverschiebung	2	0	1.758
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\2926_Flughafenentgelte	1	0	1.759
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3064_Dritte Start- und Landebahn des Flughafens BER II	6	0	1.760
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3077_FK	1	0	1.761

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3159_Sanierung Nordbahn	14	0	1.762
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3160_Mehrkosten Flughafen BER	15	0	1.763
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3211_Kosten Sprint	22	0	1.764
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3238_Schadenersatzklage Air Berlin	10	0	1.765
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3246_Mehrkosten durch Planänderungen	8	0	1.766
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3247 Kündigung GMP	8	0	1.767
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3270_Baurecht für den Flughafen	1	0	1.768
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3273_Tanklagebetreiber	11	0	1.769
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3275_Sanierung Nordbahn	7	0	1.770
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3292_Kosten BER	7	0	1.771

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3332 Handwerkerrechnungen	18	0	1.772
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3342_Nachforderungen gegenüber dem BER	9	0	1.773
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3392 Finanzplanung BER	10	0	1.774
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3429_Verschiebung Sanierung SLB-N	10	0	1.775
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3450_Stillstandskosten BER	11	0	1.776
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3509	7	0	1.777
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3546 Kostensteigerung durch Vergrößerung der Baumaßnahme	3	0	1.778
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3580_Nachfrage zu 3509	5	0	1.779
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3666_Härtefälle am BER - Umsetzung Landtagsbeschluss\AW Antwortentwurf Kleine Anfrage 3666.docx-Dateien	3	0	1.780
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3666_Härtefälle am	3	0	1.781

BER - Umsetzung Landtagsbeschluss\WG Antwortentwurf Kleine Anfrage 3666.docx-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3666_Härtefalle am BER - Umsetzung Landtagsbeschluss	12	2	1.782
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3685_Gutachten Kapazitätserweiterung des BER	9	0	1.783
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3711_Flugplatz Jüterbog Ost	6	0	1.784
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3712_Flugplatz Jüterbog West	6	0	1.785
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3713_Flugplatz Sperenberg	6	0	1.786
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\3726_Verzichtserklärungen Schallschutz	3	0	1.787
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\Bis 2009\Große Anfrage 3-63	11	0	1.788
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\Bis 2009	45	1	1.789
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\KA 2904 Schulze\130624 Zuleitung durch 21-Dateien	3	0	1.790

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\KA 2904 Schulze	11	1	1.791
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\KA 3439 Schulze\140318 Anmerkung MIL zu AE Fassung1-Dateien	3	0	1.792
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\KA 3439 Schulze	11	1	1.793
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\KA 3445 Schulze	8	0	1.794
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode\KA 3446 Schulze	7	0	1.795
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\5. Wahlperiode	335	36	1.796
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0048 - Baukartell\KA 48-MWE Baukartell - BER-Dateien	4	0	1.797
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0048 - Baukartell	3	1	1.798
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0100 - Anspruchsermittlungen und Nordbahnsanierung	5	0	1.799
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0104 - Flughafenberatungszentrum\KA 104-MIL Arbeit des Flughafen-Beratungszentrums-Dateien	4	0	1.800

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0104 - Flughafenberatungszentrum	2	1	1.801
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0116 - Akteneinsicht\KA 116-MIL Akteneinsicht bzw. Aktenauskunft von Bürgern gegenüber der FBB-Dateien	4	0	1.802
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0116 - Akteneinsicht\Kleine Anfrage 116 des Abgeordneten Chrsitoph Schulz2-Dateien	3	0	1.803
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0116 - Akteneinsicht\Kleine Anfrage 116 des Abgeordneten Chrsitoph Schulz-Dateien	3	0	1.804
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0116 - Akteneinsicht\WG KA 116 - Akteneinsicht bzw. Aktenauskunft von Bürgern gegenüber der FBB-Dateien	3	0	1.805
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0116 - Akteneinsicht	8	4	1.806
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER\AW KA 117-CdS Zeitplan für die Eröffnung des Flughafens BER-Dateien	4	0	1.807
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER\Kleine Anfrage 117 des Abgeordbneten Christoph Schulz-Dateien	3	0	1.808

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER\Kleine Anfrage 117 des Abgeordneten Christoph Schulze2-Dateien	3	0	1.809
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER\Kleine Anfrage 117 des Abgeordneten Christoph Schulze-Dateien	3	0	1.810
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER\WG Änderungsbitte Antwortentwurf KA 117-Dateien	3	0	1.811
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER\WG Kleine Anfrage 117 des Abgeordneten Christoph Schulz2-Dateien	3	0	1.812
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER\WG Kleine Anfrage 117 des Abgeordneten Christoph Schulz3-Dateien	3	0	1.813
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER\WG Kleine Anfrage 117 des Abgeordneten Christoph Schulz-Dateien	3	0	1.814
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER\WG Zurebit zu einer Kleinen Anfrage - EILT SEHR!-Dateien	3	0	1.815
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung	3	0	1.816

BER\Zuarebit zu einer Kleinen Anfrage - EILT SEHR!-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0117 - Zeitplan Eröffnung BER	22	11	1.817
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0120 - Schallschutzprogramm\KA 120-MIL Schallschutzprogramm-Dateien	4	0	1.818
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0120 - Schallschutzprogramm\WG kl. Anfrage 120-Dateien	3	0	1.819
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0120 - Schallschutzprogramm	8	2	1.820
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0125 - Flächen Jüterbog-Ost\KA 125-MIL Status der Flächen Jüterbog-Ost als BBIBER für die Zukunft-Dateien	0	0	1.821
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0125 - Flächen Jüterbog-Ost	4	1	1.822
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0126 - Flächen Jüterbog-West\KA 126-MII Status der Flächen Jüterbog-West als BBIBER für die Zukunft-Dateien	0	0	1.823
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0126 - Flächen Jüterbog-West	4	1	1.824

\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0127 - Flächen Sperenberg\KA 127-MIL Status der Flächen Sperenberg als BBIBER für die Zukunft-Dateien	0	0	1.825
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0127 - Flächen Sperenberg	4	1	1.826
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0128 - Schallschutz Anwohner BER\KA 128 Schallschutz für Anwohner BER-Dateien	4	0	1.827
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0128 - Schallschutz Anwohner BER	5	1	1.828
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0129 - Inbetriebnahme Südbahn\KA 129-MIL BER - Inbetriebnahme der Südbahn am Flughafen BER-Schönefeld-Dateien	4	0	1.829
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0129 - Inbetriebnahme Südbahn	4	1	1.830
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0130 - Finanzierung Nordbahn-Sanierung\KA 130-MdF Flughafen BER - Sanierung der Nordbahn - Finanzierung-Dateien	4	0	1.831
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0130 - Finanzierung Nordbahn-Sanierung	4	1	1.832
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine	4	0	1.833

Anfragen\6. Wahlperiode\0149 - Mio-Aufträge am BER ohne EU-Ausschreibung\KA 149-CdS Mio - Aufträge am BER ohne EU- Ausschreibung-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0149 - Mio-Aufträge am BER ohne EU-Ausschreibung\Kleine Anfragen-Dateien	3	0	1.834
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0149 - Mio-Aufträge am BER ohne EU-Ausschreibung	7	2	1.835
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0151 - Mehrkosten BER - Ausbau nach Eröffnung\Anfrage MdF Zuarbeit zur Kleinen Anfrage 151 - Mehrkosten BER-Dateien	3	0	1.836
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0151 - Mehrkosten BER - Ausbau nach Eröffnung\AW Zuarbeit zur Kleinen Anfrage 151 - Mehrkosten BER-Dateien	3	0	1.837
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0151 - Mehrkosten BER - Ausbau nach Eröffnung	7	2	1.838
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0152 - Eröffnungstermin BER\KA 152-MdF Eröffnungstermin BER -Dateien	4	0	1.839
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0152 - Eröffnungstermin BER	3	1	1.840
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0155 - Umsetzung Schallschutzprogramm durch FBB\KA 155-MIL	0	0	1.841

Umsetzung Schallschutzprogramm durch FBB-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0155 - Umsetzung Schallschutzprogramm durch FBB\Kleine Anfrage 155 - Anspruchsermittlung-Dateien	3	0	1.842
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0155 - Umsetzung Schallschutzprogramm durch FBB\WG 15-01-15 AW FBB Kleine Anfrage 155 - Anspruchsermittlung-Dateien	3	0	1.843
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0155 - Umsetzung Schallschutzprogramm durch FBB\WG Kleine Anfrage 155 und 156-Dateien	3	0	1.844
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0155 - Umsetzung Schallschutzprogramm durch FBB\Zuarbeit zu einer kleinen Anfrage im Landtag Brandenburg-Dateien	3	0	1.845
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0155 - Umsetzung Schallschutzprogramm durch FBB	10	5	1.846
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0156 - schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung\15-01-15 AW FBB KA 156-Dateien	0	0	1.847
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0156 - schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung	7	1	1.848
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Branden-	4	0	1.849

burg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0157 - Kosten SPRINT Programm\KA 157-CdS Kosten des SPRINT-Programms -Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0157 - Kosten SPRINT Programm	5	1	1.850
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0158 - Umsetzung Schallschutzprogramm FBB\KA 158-MIL Umsetzung des Schallschutzprogramms der FBB-Dateien	4	0	1.851
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0158 - Umsetzung Schallschutzprogramm FBB	3	1	1.852
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0159 - Mehrkosten BER Eröffnungsversuch 3. Juni 2012\KA 159-CdS Mehrkosten Eröffnungsversuch 3.6.2012-Dateien	0	0	1.853
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0159 - Mehrkosten BER Eröffnungsversuch 3. Juni 2012\WG Kleine Anfragen-Dateien	4	0	1.854
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0159 - Mehrkosten BER Eröffnungsversuch 3. Juni 2012	6	2	1.855
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0160 - Verwendung der 1,2 Mrd. Zuschuss\KA 160-MdF Verwendung des 12 Milliarden Zuschusses-Dateien	0	0	1.856
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Branden-	3	1	1.857

burg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0160 - Verwendung der 1,2 Mrd. Zuschuss			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0171 - Schutz besonderer Einrichtungen	4	0	1.858
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0175 - Sanierung Nordbahn\KA 175-MIL Sanierung der Nordbahn des BER am Standort Schönefeld alt-Dateien	4	0	1.859
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0175 - Sanierung Nordbahn	3	1	1.860
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0176 - Kostenvorschussanspruch Schallschutz Bürger FBB	3	0	1.861
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0177 - Zuständigkeit für Klagen im Bereich Schallschutz	4	0	1.862
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0185 - Sturmschäden am BER\KA 185-MIL 2.KW 2015 Sturmschäden im ganzen Land. Sturmschaden auch am BER - Dateien	4	0	1.863
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0185 - Sturmschäden am BER\kl. anfrage 185-Dateien	3	0	1.864
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0185 - Sturmschäden am BER	5	2	1.865

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0187 - Baugenehmigung und Abnahme Entrauchung\KA 187-MIL Abnahme Entrauchungsanlage BER-Dateien	0	0	1.866
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0187 - Baugenehmigung und Abnahme Entrauchung	3	1	1.867
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0209 - BER Gesellschafterversammlung FBS	1	0	1.868
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0226 - Dynamischer Schallschutz am BER entsprechend Flugrouten	3	0	1.869
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0227 - Schallschutz für Arztpraxen	2	0	1.870
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0228 - Schallschutz für Gewerbetreibende	2	0	1.871
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0265 - Nachfrage zu KA 128	2	0	1.872
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0266 - 2. Nachfrage zu KA 128	2	0	1.873
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0275 - Wintergärten	2	0	1.874

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0288 - Schallschutz für Ferienwohnungen	6	0	1.875
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0341 - neue Korruptionswürfe	14	0	1.876
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0344 - Schallschutzprogramm Wohnraumreduzierung	7	0	1.877
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0345 - Sieg für Schwarz	8	0	1.878
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0382 - Mängel Beauftragung externes Controlling	8	0	1.879
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0398 - Fluglärm und Einordnung BER	8	0	1.880
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0400 - Schallschutz für dauerhaft als Wohnraum genutzte Räume\KA 400-MIL Schallschutz Familien-Gästezimmer-Dateien	0	0	1.881
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0400 - Schallschutz für dauerhaft als Wohnraum genutzte Räume	4	1	1.882
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0413 - BER tatsächlich auf das Land zukommende Kosten\KA 413-MdF BER-tatsächliche Mehrkosten-Dateien	0	0	1.883

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0413 - BER tatsächlich auf das Land zukommende Kosten	3	0	1.884
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0420 - Finanzierung weiterer Finanzbedarf BER	4	0	1.885
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0422 - Nachfrage zur Anfrage Baugenehmigung	8	0	1.886
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0426 - Finanzierung BER Verluste i. Zh. Baufeld Ost\KA 426-MdF Gesamtkosten BER - Verluste Baufeld Ost-Dateien	0	0	1.887
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0426 - Finanzierung BER Verluste i. Zh. Baufeld Ost	7	1	1.888
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0427 - Gesamtkosten BER, Zahlungen an Hochtief	4	0	1.889
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0428 - Akzeptanz BER erhöhen durch aktive Lärminderungsmaßnahmen\KA 428-MIL Akzeptanz BER erhöhen-Dateien	0	0	1.890
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0428 - Akzeptanz BER erhöhen durch aktive Lärminderungsmaßnahmen	3	1	1.891
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Branden-	11	0	1.892

burg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0429 - finanzielle Schäden späte Eröffnung			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0436 - Auswirkungen der Eröffnung Unternehmen	8	0	1.893
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0436 - Auswirkungen der Eröffnung Unternehmen	8	0	1.894
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0446 - Antikorruptionsorganisation	15	0	1.895
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0465 - Kosten für BER nur netto kalkuliert	3	0	1.896
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0564 - Landesstiftung und BER Kompensationsmaßnahmen	1	0	1.897
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0573 - politische Verantwortung Mehrkosten BER	6	0	1.898
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0658 - fehlender Lärmschutz am BER	8	0	1.899
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0669 - Flughafen SXF als Abflughafen	4	0	1.900
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Branden-	4	0	1.901

burg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0670 - BER Neuinbetriebnahme der Südbahn			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0671 - Anspruch auf Schallschutz für Neubetroffene	4	0	1.902
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0699 - Untersuchung zur Luftschadstoffbelastung des BER	4	0	1.903
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0728 - Baugenehmigung und Abnahme NACHfrage zu 422	10	0	1.904
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0735 - Bodenverkehrsdienstleistungen acciona	2	0	1.905
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0763 - Behelfsterminal BER	3	0	1.906
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0797 - Aufhebung Nachtflugverbot	4	0	1.907
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0812 - Teilprivatisierung	3	0	1.908
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0813 - Finanzierung der Kapazitätserweiterung	3	0	1.909
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0814 - Privatisierungsabsichten	3	0	1.910

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0833 - KITA X Schallschutz für Kinderbetreuung	4	0	1.911
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0869 - Schallschutz am Krankenhaus	4	0	1.912
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0870 - Kosten für Schallschutzprogramm	6	0	1.913
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0871 - Flugbewegungen an den Flughäfen	4	0	1.914
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0872 - Sanierung der Nordbahn BER	4	0	1.915
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0873 - Arbeitsgruppe zum Betriebsregime	8	0	1.916
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0882 - Schallschutz für Wohnungseigentumsgesellschaften	4	0	1.917
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0901 - BER-Manager Mio für Nichteröffnung	4	0	1.918
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0906 - steuerliche Behandlung von Zuschüssen	4	0	1.919

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0907 - Nachfrage zur kleinen Anfrage 669	4	0	1.920
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0956 - Umsetzung Schallschutzprogramm	5	0	1.921
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0980 - Insolvenz Imtech	11	0	1.922
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\0999 - Ergebnisbericht zur Stichprobenkontrolle	4	0	1.923
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1000 - Insolvenz von Imtech	10	0	1.924
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1028 - Ausbau der Kapazitäten am BER	9	0	1.925
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1035 - Was sind die richtigen Lärmgrenzen	4	0	1.926
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1039 - Neubau der Wartungshallen	26	0	1.927
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1058 - Neue Korruptionsvorwürfe am BER	6	0	1.928
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Branden-	2	0	1.929

burg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1090 - Flughafen BER-Passagierkontrollen			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1092 - Akteure an Berliner Flughäfen	4	0	1.930
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1096 - Stromversorgung der Südbahn	9	0	1.931
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1098 - Mitarbeiter Bauüberwachung am BER	8	0	1.932
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1099 - Bauarbeiten an der südlichen SLB	10	0	1.933
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1104 - Schallschutz - Küchen	12	0	1.934
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1121 - Fragen zur Statik der Dachkonstruktion	19	0	1.935
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1124 - Auswirkung von ultrafeinen Schadstoffen auf Bevölkerung um BER	3	0	1.936
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1136 - Stromverbrauch und Stromerzeugung	19	0	1.937
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Branden-	4	0	1.938

burg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1213 - nationales Luftverkehrskonzept			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1239 - Akteure am Flughafen Tegel	4	0	1.939
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1244 - Verkehrskapazitäten	6	0	1.940
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1269 - Absenkung von Straßen und Wegen	7	0	1.941
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1296 - mündliche Absprachen zur Umsetzung Schallschutz	10	0	1.942
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1307 - neues Heathrow	15	0	1.943
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1322 - in Existenz bedrohte Unternehmen	11	0	1.944
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1332 - nationales Luftverkehrskonzept	4	0	1.945
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1336 - Auswirkung später Eröffnung	13	0	1.946
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1409 - Tag und Nacht Licht am BER	14	0	1.947

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode\1451 - Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat	2	0	1.948
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen\6. Wahlperiode	0	104	1.949
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\01 - Kleine Anfragen	0	2	1.950
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\02 - Große Anfragen	0	0	1.951
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\03 - Mündliche Anfragen\Bessin - ILA	20	0	1.952
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\03 - Mündliche Anfragen\Raschke - Eigene Initiative der Landesregierung gegen eine 3. SLB	7	0	1.953
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\03 - Mündliche Anfragen	14	2	1.954
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen\0430 - Engagement Landesregierung Braunkohle	2	0	1.955
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\01 - Anfragen	2	4	1.956
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Akteneinsicht_Auskunftersuchen\Brandschutzplan, Luftverkehrsprognose	7	0	1.957
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5.	5	0	1.958

Legislatur\Akteneinsicht_Auskunftersuchen*** und Immobilienleitfaden FBB			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Akteneinsicht_Auskunftersuchen\Leitfaden VerkWert Gutachten	5	0	1.959
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Akteneinsicht_Auskunftersuchen\wirtschaftl Bedeutung Nachtflug	5	0	1.960
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Akteneinsicht_Auskunftersuchen	6	4	1.961
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Grdl\Fraktionsreferenten Sonderausschuss BER -Dateien	3	0	1.962
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Grdl	3	1	1.963
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sachstandsberichte	15	0	1.964
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Schreiben	31	0	1.965
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\04.11.2013\SBER am 4. November-Dateien	3	0	1.966
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\04.11.2013	18	1	1.967
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen	3	0	1.968

2013\11.03.2013\AW 2. Neudruck der Einladung der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11.03.2013-Dateien			
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\11.03.2013\TOP_3AW 2. Neudruck der Einladung der 2. Sitzung des Sonderausschusses BER am 11.03.2013-Dateien	3	0	1.969
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\11.03.2013	24	2	1.970
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\14.02.2013	1	0	1.971
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013\AW Sitzung des S BER am 15.04.2013-Dateien	4	0	1.972
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013\AW Tagesordnung und Berichterstattung Sonderausschuss BER am 15.04.2013-Dateien	3	0	1.973
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013\AW2 Tagesordnung und Berichterstattung Sonderausschuss BER am 15.04.2013-Dateien	3	0	1.974
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013\MI	2	0	1.975
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013\MIL	4	0	1.976

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013\MUGV	2	0	1.977
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013\TOP 3-SBER am Montag-Dateien	3	0	1.978
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013\Vorzeitige Inbetriebnahme der Startbahn Süd-Dateien	3	0	1.979
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013\WG Tagesordnung und Berichterstattung Sonderausschuss BER am 15.04.2013-Dateien	3	0	1.980
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.04.2013	17	9	1.981
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.05.2013\AW SBER - Vorbereitung zu TOP 9 Stellungnahme zum Bericht des MUGV vom -Dateien	3	0	1.982
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.05.2013\AW Sitzung des Sonderausschusses BER am 15.05.2013 - Nachtrag-Dateien	3	0	1.983
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.05.2013\SBER - Vorbereitung zu TOP 9 Stellungnahme zum Bericht des MUGV vom -Dateien	3	0	1.984
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5.	3	0	1.985

Legislatur\Sitzungen 2013\15.05.2013\Sonderausschusses BER - Vor-Ort-Termin am 15. Mai 2013-Dateien			
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.05.2013\Terminreminder Terminverschiebung Sitzung Sonderausschuss BER auf den 15.05.2013-Dateien	3	0	1.986
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\15.05.2013	18	5	1.987
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\16.09.2013_Besichtigung	1	0	1.988
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\16.12.2013_Schulzen-dorf	30	0	1.989
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\17.06.2013\AW Einladung 5. Sitzung des Sonderausschusses BER am 17.06.2013-Dateien	3	0	1.990
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\17.06.2013	28	1	1.991
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013\19.08.2013	25	0	1.992
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2013	0	9	1.993
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\03.07.2014	9	0	1.994

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\12.05.2014\AW SBER am 12.05.2014 - Bitte um Änderung der Tagesordnung-Dateien	3	0	1.995
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\12.05.2014	42	1	1.996
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\13.01.2014	40	0	1.997
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\14.04.2014	38	0	1.998
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\16.06.2014	14	0	1.999
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\17.03.2014	25	0	2.000
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\24.02.2014\10. Sitzung des Sonderausschusses BER am 24.02.2014-Dateien	3	0	2.001
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\24.02.2014\AW Einladung 10. Sitzung des Sonderausschusses BER am 24.02.2014-Dateien	3	0	2.002
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\24.02.2014	35	2	2.003
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014\27.02.2014	22	0	2.004

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Sitzungen 2014	11	8	2.005
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Tätigkeitsbericht	10	0	2.006
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Unterlagen\Akteneinsicht Sonderausschuss BER - Antragserweiterung auf Mitarbeiter - Beteiligungsverfahren gem. § 20 GGO-Dateien	3	0	2.007
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Unterlagen\WG Anforderung von Unterlagen bzw. Akteneinsichten durch Sonderausschuss BER -Dateien	3	0	2.008
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur\Unterlagen	44	2	2.009
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\5. Legislatur	25	8	2.010
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Diskussion Akteneinsicht	33	0	2.011
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20141215	10	0	2.012
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20150216	27	0	2.013
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20150316	26	0	2.014

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20150511	19	0	2.015
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20150608	5	0	2.016
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20150706	24	0	2.017
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20150828\Unterlagen	13	0	2.018
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20150828	29	1	2.019
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20150928	19	0	2.020
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20151221	18	0	2.021
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20160210	14	0	2.022
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20160216	33	0	2.023
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20160314	6	0	2.024
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen\20160502	6	0	2.025

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur\Sitzungen	3	13	2.026
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\6. Legislatur	36	2	2.027
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\7. Legislatur	36	0	2.028
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER\130311 Sitzung 2	8	0	2.029
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\02 - Sonderausschuss BER	19	4	2.030
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\2016 - neue Gespräche anlässlich Regierungsbildung BE	28	0	2.031
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\121211 MdF zu Gesellschafterstellung u BRatsinitiative -Dateien	4	0	2.032
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\130903 Infos zu neue Volksinitiative Berlin-Dateien	4	0	2.033
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\Bericht LT Volksbegehren	9	0	2.034
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\Beschlüsse LT	5	0	2.035
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Branden-	14	0	2.036

burg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\Endbericht LT Volksbegehren			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\Ergebnisse\121210 Info-Mail BI Stahnsdorf-Dateien	4	0	2.037
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\Ergebnisse	5	1	2.038
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\Gutachten	9	0	2.039
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\KoaVerhandlungen Bund	3	0	2.040
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\PLAKO	4	0	2.041
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\Übersicht Verbote in D	6	0	2.042
\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\Unterlagen betriebliche Maßnahmen\140113 MIL RL 44 Belastung alternierende Bahnnutzung-Dateien	3	0	2.043
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot\Unterlagen betriebliche Maßnahmen	7	1	2.044
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\01 - Nachtflugverbot	80	12	2.045

\\?\L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\02- 3. Start- und Landebahn\WG Volksinitiative gegen eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen Berlin Brandenburg-Dateien	4	0	2.046
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative\02- 3. Start- und Landebahn	47	1	2.047
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\03 - Volksbegehren, Volksinitiative	1	2	2.048
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\04 - Landtagssitzungen\20150612_13. Sitzung	3	0	2.049
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\04 - Landtagssitzungen\20160121_23. Sitzung	3	0	2.050
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\04 - Landtagssitzungen\20170517u.18	3	0	2.051
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\04 - Landtagssitzungen\20171214	2	0	2.052
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\04 - Landtagssitzungen	0	4	2.053
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHF\08.05.2014	1	0	2.054
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHF\09.07.2014	10	0	2.055
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHF\13.02.2014	8	0	2.056

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHF\31. Sitzung AHF am 15.04.2021	1	0	2.057
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHF\2014.05.27 - 29	5	0	2.058
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHF\2017.11.30	3	0	2.059
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHF\2018.01.18	1	0	2.060
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHF\Sondersitzung_14112013	3	0	2.061
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHF	20	8	2.062
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AHK	4	0	2.063
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AIL\20150324	2	0	2.064
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AIL\20150414	7	0	2.065
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AIL\20180301	3	0	2.066
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AIL	1	3	2.067
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AWi\12.02.2014	1	0	2.068
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\AWi	0	1	2.069

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Hauptausschuss\2015.04.22	3	0	2.070
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Hauptausschuss\20111102	1	0	2.071
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Hauptausschuss\20120711	1	0	2.072
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Hauptausschuss\20120712	4	0	2.073
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Hauptausschuss\20120822	8	0	2.074
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Hauptausschuss\20150218	5	0	2.075
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Hauptausschuss\20150422	5	0	2.076
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Hauptausschuss\20171206	2	0	2.077
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Hauptausschuss	4	8	2.078
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Haushaltskontrolle\20160112	5	0	2.079
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse\Haushaltskontrolle	2	1	2.080

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\05 - Ausschüsse	6	6	2.081
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\06 - Anträge	62	0	2.082
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2012	8	0	2.083
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2013\FV 19.08.2013	3	0	2.084
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2013\KoA 03.12.2013	5	0	2.085
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2013	12	2	2.086
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2014\04.11.2014	2	0	2.087
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2014\08.04.2014	1	0	2.088
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2014\24.06.2014	3	0	2.089
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2014\26.08.2014	2	0	2.090
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2014\KoA 11.03.2014	3	0	2.091
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2014	0	5	2.092
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2015\2015.04.21	6	0	2.093

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2015\2016.04.21_AK IL	3	0	2.094
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2015\20150305_Sitzung AK 3 SPD	1	0	2.095
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2015\20150414	1	0	2.096
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2015\AK IL\20150325	6	0	2.097
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2015\AK IL	0	1	2.098
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2015	0	5	2.099
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017\20170214	1	0	2.100
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017\20170328	7	0	2.101
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017\20170509	6	0	2.102
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017\20170606	3	0	2.103
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017\20170613	4	0	2.104
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017\20170905	4	0	2.105
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017\20171128	4	0	2.106
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017\20171205	6	0	2.107

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017\20171212	2	0	2.108
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2017	0	9	2.109
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180109	10	0	2.110
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180116	8	0	2.111
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180123	9	0	2.112
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180130	10	0	2.113
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180220	9	0	2.114
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180227	2	0	2.115
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180306	9	0	2.116
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180313	3	0	2.117
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180319_Gemeinsame Vorstandssitzung	6	0	2.118
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180320	8	0	2.119
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180529	6	0	2.120
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180605	1	0	2.121

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180619	12	0	2.122
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180626	6	0	2.123
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180703	3	0	2.124
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180821	5	0	2.125
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180828	5	0	2.126
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180904	5	0	2.127
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180911	21	0	2.128
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180918	4	0	2.129
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20180925	2	0	2.130
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181002	2	0	2.131
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181009-11 Klausur	6	0	2.132
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181016	3	0	2.133
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181106	10	0	2.134
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181113	3	0	2.135

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181120	11	0	2.136
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181127	8	0	2.137
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181204	3	0	2.138
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181211	3	0	2.139
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018\20181218	3	0	2.140
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2018	31	2	2.141
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\201902	0	0	2.142
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190108	2	0	2.143
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190115	9	0	2.144
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190122	3	0	2.145
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190129	5	0	2.146
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190213-15 Klausur	14	0	2.147
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190219	1	0	2.148
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190226	13	0	2.149

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190305	11	0	2.150
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190312	4	0	2.151
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190319	4	0	2.152
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190326	5	0	2.153
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190402	6	0	2.154
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190409	4	0	2.155
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190430	2	0	2.156
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190507	7	0	2.157
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190514	4	0	2.158
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190521	6	0	2.159
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190528	13	0	2.160
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190604	3	0	2.161
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190611	3	0	2.162
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190611	2	0	2.163
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190806	3	0	2.164

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190903	4	0	2.165
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190910	2	0	2.166
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190910	2	0	2.167
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20190924	3	0	2.168
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191001	2	0	2.169
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191022	3	0	2.170
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191029	4	0	2.171
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191105	6	0	2.172
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191112	2	0	2.173
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191119	2	0	2.174
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191126	2	0	2.175
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191203	4	0	2.176
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191210	3	0	2.177
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019\20191210	3	0	2.178
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\2019	0	37	2.179

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\200323	2	0	2.180
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\200331	3	0	2.181
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200107	2	0	2.182
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200114	6	0	2.183
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200121	3	0	2.184
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200128	2	0	2.185
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200207	2	0	2.186
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200218	12	0	2.187
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200225	5	0	2.188
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200225	3	0	2.189
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200310	2	0	2.190
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion\20200317	2	0	2.191
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\07 - Fraktion	0	19	2.192
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\08 - Haushalt 2015-2016	5	0	2.193
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag\09 - Haushalt 2020-2021	26	0	2.194

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\01 - Landtag	17	9	2.195
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\17.06.2014_Bericht LT zum Volksbegehren	21	0	2.196
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\2015	0	0	2.197
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\2015	5	0	2.198
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\2018_Zwischenbericht Enquete-Kommission	3	0	2.199
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\2019 Regierungsbilanz	6	0	2.200
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\2019 Regierungsbilanz	5	0	2.201
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\2020030o04_Gemeinsam mit Berlin	1	0	2.202
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20150526_Gemeinsame Sitzung mit BE\letzte Abstimmung mit BE	4	0	2.203
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20150526_Gemeinsame Sitzung mit BE\letzte Abstimmung mit BE	24	0	2.204
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20150526_Gemeinsame Sitzung mit BE\letzte Abstimmung mit BE	43	2	2.205
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20150609	1	0	2.206
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20150609	18	0	2.207

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20150609	3	0	2.208
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20151222	9	0	2.209
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20170523_Gemeinsam mit Berlin	24	0	2.210
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20170523_Gemeinsam mit Berlin	2	0	2.211
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20170523_Gemeinsam mit Berlin	2	0	2.212
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20180313	22	0	2.213
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20190129_Gemeinsam mit Berlin	25	0	2.214
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20190226_mit Cottbus Lausitz	3	0	2.215
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20190326_KvO LDS	25	0	2.216
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\20190416_KvO TF	3	0	2.217
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\AR FBB	21	0	2.218
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\Brandenburgische Bauordnung	15	0	2.219
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\BR-Initiative LuftVG	5	0	2.220

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\BR-Initiative LuftVG	5	0	2.221
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MIL LuFaLusiZV\Kabinett	5	0	2.222
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MIL LuFaLusiZV\Mitzeichnung	10	0	2.223
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MIL LuFaLusiZV\Ressortabstimmung	10	0	2.224
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MIL LuFaLusiZV	1	3	2.225
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MUGV Festsetzung Lärmschutzbereich BER\130227 Beteiligung Ref 12-Dateien	4	0	2.226
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MUGV Festsetzung Lärmschutzbereich BER\130516 Notwendigkeit der VO-Dateien	3	0	2.227
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MUGV Festsetzung Lärmschutzbereich BER\Kabinett	5	0	2.228
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MUGV Festsetzung Lärmschutzbereich BER\Mitzeichnungsverfahren\130503 Fristverlängerung-Dateien	3	0	2.229
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MUGV Festsetzung Lärmschutzbereich BER\Mitzeichnungsverfahren	16	1	2.230
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MUGV Festsetzung Lärmschutzbereich BER\Ressortabstimmung	13	0	2.231

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\MUGV Festsetzung Lärmschutzbereich BER	12	5	2.232
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\Sitzung Lübben 291013\131021 Vorbereitungsbitte MdF-Dateien	3	0	2.233
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\Sitzung Lübben 291013	5	1	2.234
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\Voten	1	0	2.235
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett\Zuständigkeit Immissionschutzgesetz	6	0	2.236
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett	50	29	2.237
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett	6	0	2.238
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\02 - Kabinett	1	0	2.239
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\03 - Landesrechnungshof\20160222_Besprechung Berlin	4	0	2.240
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\03 - Landesrechnungshof\Zielvereinbarungssystem FBB	4	0	2.241
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\03 - Landesrechnungshof\Zielvereinbarungssystem FBB	51	4	2.242
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\04 - Bürgerinitiativen\01 - Allgemein	2	0	2.243
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\04 - Bürgerinitiativen\02 – TeltowGegenFluglärm	4	0	2.244

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\04 - Bürgerinitiativen	0	2	2.245
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\05 - Umfeldentwicklung BER\Eichwalde	2	0	2.246
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\05 - Umfeldentwicklung BER\Königs Wusterhausen	1	0	2.247
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\05 - Umfeldentwicklung BER\Landkreis Dahme-Spreewald	4	0	2.248
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\05 - Umfeldentwicklung BER\Schönefeld	2	0	2.249
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\05 - Umfeldentwicklung BER\Umfeld_Buergermeister	14	0	2.250
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\05 - Umfeldentwicklung BER\Wildau	6	0	2.251
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\05 - Umfeldentwicklung BER	19	6	2.252
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\06 - Besprechungen Ressorts MIL\20150129	2	0	2.253
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\06 - Besprechungen Ressorts MIL\20150302	14	0	2.254
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\06 - Besprechungen Ressorts MIL\20150323	5	0	2.255
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\06 - Besprechungen Ressorts MIL\20150428	6	0	2.256
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\06 - Besprechungen Ressorts MIL\20150504	6	0	2.257
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\06 - Besprechungen Ressorts MIL\20151110	7	0	2.258

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\06 - Besprechungen Ressorts MIL\20160125	8	0	2.259
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\06 - Besprechungen Ressorts MIL\20180712	7	0	2.260
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\06 - Besprechungen Ressorts MIL	5	8	2.261
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\07 - MIL\2018 - Raumordnungsbericht	4	0	2.262
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\07 - MIL\130908 PFB - Wertverluste - Stichtagsregelung-Dateien	3	0	2.263
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\07 - MIL\Flugbetriebsbeschränkungen	1	0	2.264
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\07 - MIL	7	3	2.265
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\08 - MUGV\131024 MUGV Karten MaxPegel Schulzendorf-Dateien	4	0	2.266
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\08 - MUGV\131028 Bewertung Immissionen Flugverkehr-Dateien	3	0	2.267
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\08 - MUGV	10	2	2.268
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\09 - SPDintern	12	0	2.269
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20171010	3	0	2.270
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20180220	2	0	2.271
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20180904	3	0	2.272

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20181002	1	0	2.273
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20181113	5	0	2.274
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20190122	3	0	2.275
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20190305	3	0	2.276
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20190514	4	0	2.277
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20190730	1	0	2.278
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20191210	5	0	2.279
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20200128	5	0	2.280
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP\20200618	1	0	2.281
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\10 - Jourfixe MP	11	12	2.282
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\11 - Parteien\CDU	3	0	2.283
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\11 - Parteien\Die Linke	1	0	2.284
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\11 - Parteien	0	2	2.285
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\12 - MPK Ost\20181123	7	0	2.286
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\12 - MPK Ost\20190403	11	0	2.287

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\12 - MPK Ost\20190509_ChefBK mit CdS	21	0	2.288
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\12 - MPK Ost	29	3	2.289
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20170504	3	0	2.290
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20170914u15	4	0	2.291
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20180125	3	0	2.292
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20180222	6	0	2.293
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20180315	2	0	2.294
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20180517	8	0	2.295
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20180913u14	8	0	2.296
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20181115	24	0	2.297
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20190221	8	0	2.298
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20190509	54	0	2.299
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20190919u20	35	0	2.300
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20191114	19	0	2.301
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK\20200130	57	0	2.302

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\13 - CdSK	0	13	2.303
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\200405-TSK	5	0	2.304
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20170601	6	0	2.305
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20171018-20	9	0	2.306
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20180101	6	0	2.307
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20180125_Besprechung Chef BK mit CdS der Länder	7	0	2.308
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20180201	2	0	2.309
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20180315	7	0	2.310
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20180418-Ost	2	0	2.311
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20180614	9	0	2.312
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20181004_A-Ministerklausur	1	0	2.313
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20181024-26	10	0	2.314
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20181205	9	0	2.315
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20190131_Besprechung BK mit MPs	16	0	2.316

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20190321	5	0	2.317
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20190606	24	0	2.318
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20191023-25	52	0	2.319
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20191205	122	0	2.320
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\14 - MPK\20200305	48	0	2.321
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\15 - PLAKO 2017	16	0	2.322
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\16 - Spitzengespräche\20171212	10	0	2.323
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\16 - Spitzengespräche\20190131_mit BK	2	0	2.324
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\16 - Spitzengespräche	0	2	2.325
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\17 - Beteiligungsberichte\2017	3	0	2.326
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\17 - Beteiligungsberichte\2019	1	0	2.327
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\17 - Beteiligungsberichte	0	2	2.328
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\18 - Berlin-Brandenburg	4	0	2.329
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\19 - VMK\2018101819	2	0	2.330
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\19 - VMK	0	1	2.331

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\20 - Bürgerdialoge	4	0	2.332
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\21 - Landesrechnungshof Berlin	3	0	2.333
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\22 - Geschäftsverteilung Landesregierung	2	0	2.334
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\23 - Koalitionsausschuss\20200129	6	0	2.335
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\23 - Koalitionsausschuss\KoA-Vettrag 7. Legislatur\Regionalentwicklung	0	0	2.336
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\23 - Koalitionsausschuss\KoA-Vettrag 7. Legislatur	17	1	2.337
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg\23 - Koalitionsausschuss	1	2	2.338
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\08 - Politik Brandenburg	18	23	2.339
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\01 - Abgeordnetenhaus\01 - Anfragen	0	0	2.340
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\01 - Abgeordnetenhaus\02 - Untersuchungsausschuss	38	0	2.341
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\01 - Abgeordnetenhaus\03 - Unterausschuss Beteiligungsmanagement\20171213	12	0	2.342
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\01 - Abgeordnetenhaus\03 - Unterausschuss Beteiligungsmanagement\20180315	6	0	2.343
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\01 - Abgeordnetenhaus\03 - Unterausschuss Beteiligungsmanagement\20180509	6	0	2.344

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\01 - Abgeordnetenhaus\03 - Unterausschuss Beteiligungsmanagement\20180621	2	0	2.345
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\01 - Abgeordnetenhaus\03 - Unterausschuss Beteiligungsmanagement\20191205	2	0	2.346
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\01 - Abgeordnetenhaus\03 - Unterausschuss Beteiligungsmanagement	0	5	2.347
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\01 - Abgeordnetenhaus	0	3	2.348
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin\02 - Volksbegehren	0	0	2.349
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\09 - Politik Berlin	2	2	2.350
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\01 - Bundestag\130625 PM zu LINKE Antrag 17_141118 -Dateien	3	0	2.351
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\01 - Bundestag\20180321_Sitzung AfVI	2	0	2.352
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\01 - Bundestag\Drucksachen	2	0	2.353
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\01 - Bundestag	11	3	2.354
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\02 - Vorhaben\2020 Änderung BPolG	3	0	2.355
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\02 - Vorhaben\Luftverkehrskonzept	7	0	2.356
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\02 - Vorhaben\VO BMU Außenwohnbereichsentschädigung\130219 vorläufige Einschätzung FK2-Dateien	3	0	2.357

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\02 - Vorhaben\VO BMU Außenwohnbereichsentschädigung	2	1	2.358
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\02 - Vorhaben	60	3	2.359
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\03 - Bundesrat\3.FlugLSV\130609 Austausch LV_FK_MIL-Dateien	3	0	2.360
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\03 - Bundesrat\3.FlugLSV	3	1	2.361
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\03 - Bundesrat\2019-05-17	39	0	2.362
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\03 - Bundesrat\20151127_Sitzung BR - Gesetz zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm	1	0	2.363
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\03 - Bundesrat\Ä_Initiativen LuftVG\130226 Infomail Sts FK-Dateien	3	0	2.364
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\03 - Bundesrat\Ä_Initiativen LuftVG\Sachstand 3_14	4	0	2.365
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\03 - Bundesrat\Ä_Initiativen LuftVG	18	2	2.366
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\03 - Bundesrat	27	4	2.367
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\04 - Umweltbundesamt	2	0	2.368
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\20181005_Spitzengespräch Luftverkehr	2	0	2.369
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\Luftverkehrssteuer	4	0	2.370
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund\SoKo	2	0	2.371

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\10 - Politik Bund	18	7	2.372
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\11 - aktuell wichtige Dokumente	32	0	2.373
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\01 - Gesellschaftsrecht\Einberufung Gesellschafterversammlung und Sitzungsleitung	8	0	2.374
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\01 - Gesellschaftsrecht\Grundsatzdokumente FBB Kompendium Jan2013	25	0	2.375
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\01 - Gesellschaftsrecht\Interessenskonflikt	1	0	2.376
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\01 - Gesellschaftsrecht\Kompetenzverteilung Gremien	2	0	2.377
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\01 - Gesellschaftsrecht\Teilnahmeberechtigter Personenkreis	9	0	2.378
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\01 - Gesellschaftsrecht	30	5	2.379
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht\01 - Probleme Landesentwicklungsplanung	6	0	2.380
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht\02 - Planfeststellungsverfahren\130909 MIL Ergänzung zu Stichtagsregelung-Dateien	3	0	2.381
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht\02 - Planfeststellungsverfahren\OVG 2020	6	0	2.382
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht\02 - Planfeststellungsverfahren\ovg 100205	10	0	2.383

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht\02 - Planfeststellungsverfahren\ovg-24.08\gutachten	6	0	2.384
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht\02 - Planfeststellungsverfahren\ovg-24.08\K-S-Vorlagen	2	0	2.385
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht\02 - Planfeststellungsverfahren\ovg-24.08	219	2	2.386
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht\02 - Planfeststellungsverfahren	329	4	2.387
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht\Erweiterungsbauten	2	0	2.388
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\02 - öffentliches Baurecht	7	3	2.389
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\03 - Vergaberecht	0	0	2.390
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\04 - Immissionsschutzrecht\3. Start- und Landebahn	2	0	2.391
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\04 - Immissionsschutzrecht\Nachtflugverbot	19	0	2.392
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\04 - Immissionsschutzrecht\Umsetzung Schallschutz - Verkehrswertermittlung\Fwd WG-Dateien	3	0	2.393
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\04 - Immissionsschutzrecht\Umsetzung Schallschutz - Verkehrswertermittlung\Leitfaden zur schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung und auftauchende Kritik-Dateien	3	0	2.394
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\04 - Immissionsschutzrecht\Umsetzung Schallschutz - Verkehrswertermittlung\Rückmeldung an Stsin Fischer-Dateien	3	0	2.395

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\04 - Immissionsschutzrecht\Umsetzung Schallschutz - Verkehrswertermittlung\Verkehrswertermittlung im Umfeld BER-Dateien	3	0	2.396
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\04 - Immissionsschutzrecht\Umsetzung Schallschutz - Verkehrswertermittlung	5	4	2.397
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\04 - Immissionsschutzrecht	1	3	2.398
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\05 - Verwaltungsrecht	0	0	2.399
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\06 - Informationsrechte\AIG	5	0	2.400
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\06 - Informationsrechte\Akteneinsichten	5	0	2.401
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\06 - Informationsrechte\Datenschutzproblematik Flughafen BER - Übersendung Dokumentation zur baulichen Umsetzung-Dateien	3	0	2.402
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\06 - Informationsrechte\Verzichtserklärungen\KA 3726-MIL Fragwürdiges Vorgehen der Flughafengesellschaft FBB im Rahmen der Umsetzung des Schallschutz-Programms BER-Dateien	4	0	2.403
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\06 - Informationsrechte\Verzichtserklärungen\WG Schallschutzprogramm BER Verzichtserklärungen-Dateien	3	0	2.404
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\06 - Informationsrechte\Verzichtserklärungen	3	2	2.405
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\06 - Informationsrechte	15	4	2.406

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\07 - Sammlungen Entscheidungen\01 – Bundesverwaltungsgericht	11	0	2.407
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\07 - Sammlungen Entscheidungen\02 - Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg	17	0	2.408
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\07 - Sammlungen Entscheidungen\03 - Verwaltungsgericht Potsdam	0	0	2.409a
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\07 - Sammlungen Entscheidungen\04 - Landgericht Berlin\LG Berlin - Schwarz gg. FBB	10	0	2.409b
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\07 - Sammlungen Entscheidungen\04 - Landgericht Berlin	0	1	2.410
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\07 - Sammlungen Entscheidungen	3	4	2.411
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\08 - Flughafenentgelte\WG 2-Jahresfrist zur Einführung eines Nachtflugverbots am BER-Dateien	3	0	2.412
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\08 - Flughafenentgelte	6	1	2.413
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\09 - Gerichtsverfahren\01 - laufende Verfahren\FBB gg. ***, *** (Globe Ground)	0	0	2.414
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\09 - Gerichtsverfahren\01 - laufende Verfahren\private textiles GmbH gg. FBB	0	0	2.415
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\09 - Gerichtsverfahren\01 - laufende Verfahren	0	2	2.416
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\09 - Gerichtsverfahren\02 - abgeschlossene Verfahren\air berlin gg. FBB	0	0	2.417

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\09 - Gerichtsverfahren\02 - abgeschlossene Verfahren\Prof. Dr. Schwarz gg. FBB	0	0	2.418
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\09 - Gerichtsverfahren\02 - abgeschlossene Verfahren	0	2	2.419
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\09 - Gerichtsverfahren	10	2	2.420
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\10 - Europarecht\WG Entwurf eines Gesetzes zu dem EU-USA Luftverkehrsabkommen vom 25.30. April 2007-Da	3	0	2.421
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\10 - Europarecht	2	1	2.422
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\11 - Landesrechnungshof	2	0	2.423
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht\Schreiben MP an Mitglieder AR FBS 050812_Ausdrucke	18	0	2.424
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\12 - Recht	3	12	2.425
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\20.05.2014_Chefredakteure	1	0	2.426
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\20150825_Interview Tagesspiegel	4	0	2.427
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\20151016_Interview MOL TV	1	0	2.428
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\20151016_Wirtschaftspolitisches Frühstück	3	0	2.429
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\20151021_SuperILLU	1	0	2.430

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\20151129_Super ILLU	4	0	2.431
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\20151221_Landespressekonferenz	9	0	2.432
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\20160318_Telefonat mit BM Altmaier	7	0	2.433
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Air Berlin\27.02.2013_***	2	0	2.434
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Air Berlin\20150309_***	3	0	2.435
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Air Berlin	0	2	2.436
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\BDLI 14.10.2013	1	0	2.437
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Besuch MP Baustelle_10.01.2014	9	0	2.438
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Bomba_04112013	1	0	2.439
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Bosch Siemens	1	0	2.440
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Cargo-Center	5	0	2.441
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen,	12	0	2.442

Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\DoBrindt 24.01.2014			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Easyjet\27.02.2013_***	3	0	2.443
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Easyjet	0	1	2.444
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\FBB\20150417	1	0	2.445
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\FBB	0	1	2.446
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\flyBB	3	0	2.447
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Gesamtpersonalversammlung FBB	1	0	2.448
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\IHK 28.04.2014	2	0	2.449
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\IHK_HWK_18032013	4	0	2.450
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Interview Welt 18.06.2014	2	0	2.451
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\ITB	4	0	2.452
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\KPMG	1	0	2.453
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Lausitzer Rundschau	1	0	2.454

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Loge und Wehlan	2	0	2.455
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\LPK 6.2013	1	0	2.456
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\LR Loge	1	0	2.457
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\M MdF_22102013	6	0	2.458
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Mehdorn	3	0	2.459
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Morgan Stanley\2015.03.13	1	0	2.460
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Morgan Stanley	0	1	2.461
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Müller\2015.03.05 Gespräch RBm MP	2	0	2.462
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Müller	0	1	2.463
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Neuer Orden	3	0	2.464
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Phönixinterview_02062014	1	0	2.465
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Radio B2_05.07.2014	3	0	2.466
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen,	4	0	2.467

Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\RBm_29112013			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Schäuble	1	0	2.468
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Schülerzeitungen_10062014	1	0	2.469
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen***	3	0	2.470
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Tourismus-pressefahrt 2015	9	0	2.471
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\UVB	2	0	2.472
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen\Volksbegehren	32	0	2.473
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Terminvorbereitungen	9	42	2.474
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Voten\BoschSiemens	1	0	2.475
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP\Voten	2	1	2.476
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\01 - MP	4	2	2.477
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\02 - CdS	0	0	2.478
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\03 - Sts FK\1. Fluglärmrundreise 17.7	15	0	2.479
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\03 - Sts FK\2. Fluglärmrundreise 24.8	23	0	2.480

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\03 - Sts FK\Umlandbesuche 2015	1	0	2.481
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten\03 - Sts FK	0	3	2.482
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\13 - Vorbereitungen, Voten	1	3	2.483
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\14 - Bahn\Dresdner Bahn	14	0	2.484
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\14 - Bahn	4	1	2.485
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\15 - EU\131002 Info MIL EU-Verfahren unzul Beihilfe Air Berlin-Dateien	4	0	2.486
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\15 - EU	4	1	2.487
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\16 - Luftverkehrspolitik\130415 Ost-MPK internat Verbindungen Arg SN-Dateien	3	0	2.488
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\16 - Luftverkehrspolitik\140204 Ost-MPK internat Flugverbindungen-Dateien	4	0	2.489
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\16 - Luftverkehrspolitik\140214 ADV-aktuell EU-Beihilfeleitlinien -Dateien	4	0	2.490
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\16 - Luftverkehrspolitik	14	3	2.491
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\17 - Presseberichte\ADV	1	0	2.492
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\17 - Presseberichte\Die Welt	5	0	2.493
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\17 - Presseberichte\FBB\20.07.15_Sanierung der Start- und	3	0	2.494

Landebahn in Schönefeld Erster Bauabschnitt fertig Pressemitteilung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\17 - Presseberichte\FBB	1	1	2.495
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\17 - Presseberichte	3	3	2.496
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\18 - ILA	2	0	2.497
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\19 - Gutachten_Studien	1	0	2.498
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\01 - Mitarbeiter	6	0	2.499
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\02 - Beschaffungsanträge	10	0	2.500
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\03 - sonstiges	4	0	2.501
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\04 - Vorlagen	0	0	2.502
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\05 - Referendare***	33	0	2.503
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\05 - Referendare	0	1	2.504
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\06 - Praktikanten***	10	0	2.505
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\06 - Praktikanten	0	1	2.506
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\07 - Fortbildungen\20180307_Speyerer Luftverkehrsrechtstag	15	0	2.507
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\07 - Fortbildungen	0	1	2.508

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation\Kalender	52	0	2.509
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\01 - Organisation	25	8	2.510
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\02 - Kontaktdaten\01 - Unternehmen FBB	0	0	2.511
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\02 - Kontaktdaten\02 - Aufsichtsrat	65	0	2.512
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\02 - Kontaktdaten\03 - Ministerien	1	0	2.513
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\02 - Kontaktdaten\04 - Behörden	0	0	2.514
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\02 - Kontaktdaten\05 - Dialogforum	0	0	2.515
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\02 - Kontaktdaten\06 - Bürgerinitiativen	0	0	2.516
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\02 - Kontaktdaten	0	6	2.517
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\01 - aktuelle Fassungen\2020-03-26	18	0	2.518
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\01 - aktuelle Fassungen	17	1	2.519
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\01 - Anpassung Unterlagen Frühjahr 2015	13	0	2.520
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\01 - Anpassung Unterlagen Frühjahr 2015	16	0	2.521

ausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\02 - Anpassung Unterlagen Frühjahr 2013			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\03 - Anpassung Unterlagen Herbst 2006	8	0	2.522
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\04 - Anpassung Frühjahr 2017	2	0	2.523
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\05 - aktuelle Fassungen Stand 26032020	18	0	2.524
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\Anpassung Sommer 2015	83	0	2.525
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\Anpassungen Frühjahr 2016	29	0	2.526
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\Geschäftsweisung - GO	7	0	2.527
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\Konsortialverfahren	7	0	2.528
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\Mitbestimmung	2	0	2.529
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlegendokumente\Schriftverkehr	6	0	2.530

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente\Überarbeitung Gesellschaftsunterlagen	16	0	2.531
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\01 - Kompendium Grundlagendokumente	47	13	2.532
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2003-12-05	1	0	2.533
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2008-07-15	1	0	2.534
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2013-05-21	23	0	2.535
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2013-08-29	6	0	2.536
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-04-07\WG Info zum Ergebnis-Dateien	3	0	2.537
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-04-07	20	1	2.538
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-05-07\WG FBB-Gesellschafterversammlung - TOP Nachtruheregulung-Dateien	3	0	2.539

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-05-07	15	1	2.540
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-07-21	4	0	2.541
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-07-25\WG heutige Besprechung-Dateien	4	0	2.542
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-07-25	4	1	2.543
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-09-29	3	0	2.544
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2014-12-09	3	0	2.545
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-03-09	5	0	2.546
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-03-13	3	0	2.547
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-04-10	8	0	2.548

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-04-17	36	0	2.549
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-07-03	30	0	2.550
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-07-23	4	0	2.551
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-10-16	8	0	2.552
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2015-12-18	2	0	2.553
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-01-15	5	0	2.554
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-02-15	14	0	2.555
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-04-28 JF	2	0	2.556
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-05-18	3	0	2.557

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-07-21 JF	5	0	2.558
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-11-10 JF	1	0	2.559
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2016-12-15 JF	1	0	2.560
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-01-23	8	0	2.561
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-02-07	5	0	2.562
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-02-15 JF	2	0	2.563
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-03-17	24	0	2.564
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-04-05 JF	3	0	2.565
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-05-22	3	0	2.566

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-06-27\Ordner	2	0	2.567
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-06-27	38	1	2.568
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-07-07	19	0	2.569
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-08-16	31	0	2.570
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-09-	5	0	2.571
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-09-12 JF	4	0	2.572
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2017-10-26	32	0	2.573
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-06\Ordner	7	0	2.574
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-06	39	1	2.575

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-16 Beratung	1	0	2.576
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-16 Besprechung	5	0	2.577
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-02-26	15	0	2.578
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-03-19	18	0	2.579
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-04-13 Besprechung	6	0	2.580
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-05-04	15	0	2.581
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-06	49	2	2.582
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-26, 10 Uhr\vorbereitender Schriftverkehr	11	0	2.583
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-26, 10 Uhr	12	1	2.584

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-06-26, 18 Uhr-verschoben auf 05.07.18	7	0	2.585
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-07-05\Korrektur Protokoll	2	0	2.586
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-07-05	47	1	2.587
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-11	2	0	2.588
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-12-05 JF	4	0	2.589
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-12-19\Ordner	20	0	2.590
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2018-12-19	53	1	2.591
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-02-12-verschoben auf 02.04.19\Inhalt Ordner	2	0	2.592
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-02-12-verschoben auf 02.04.19	19	1	2.593

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-02-20 Besprechung	2	0	2.594
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-03-19 JF	2	0	2.595
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-04-02\Ordner	14	0	2.596
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-04-02	30	1	2.597
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-04-30 JF	2	0	2.598
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-08-08 (vom 24.06.)\Ordner	25	0	2.599
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-08-08 (vom 24.06.)\Vorbereitung Beschluss Nachtruhe erweitern	38	0	2.600
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-08-08 (vom 24.06.)	44	2	2.601
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-09-17 JF	4	0	2.602

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-09-17 JF	1	0	2.603
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-12-19\Ordner	14	0	2.604
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2019-12-19	36	1	2.605
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-01-14 JF	3	0	2.606
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-02-07 JF	2	0	2.607
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-02-19 (verschoben vom 10.02.20)\Ordner	7	0	2.608
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-02-19 (verschoben vom 10.02.20)	31	0	2.609
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-03-30 - TSK\Ordner	6	0	2.610
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-03-30 - TSK	38	1	2.611

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-04-29 - TSK\Ordner	2	0	2.612
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-04-29 - TSK	29	1	2.613
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-05-14 mit Notar	11	0	2.614
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-05-20 - TSK	48	0	2.615
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-06-04 JF	3	0	2.616
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-06-12 Telko	45	0	2.617
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-07-13- verschoben	4	0	2.618
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-08-04 JF	2	0	2.619
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-08-19	0	0	2.620

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-08-19	2	0	2.621
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-10-02	1	0	2.622
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2020-10-23 entfällt	10	0	2.623
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2021-01-15 Gesellschaftergespräch	1	0	2.624
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2021-03-19	3	0	2.625
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\2021-05-06	1	0	2.626
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\allgemeines zur Organisation	11	0	2.627
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\AR-Controlling	74	0	2.628
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Schnellzugriff Protokolle Gesellschafterversammlung	51	0	2.629

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Schriftverkehr\2018_Untersuchungsausschuss Berlin_anwaltliche Begleitung	7	0	2.630
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Schriftverkehr	22	1	2.631
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\2020-07-Umlaufbeschluss_Wahl Abschlussprüfer_Jahresabschluss FHS	19	0	2.632
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufbeschluss 8 Mai 2017	15	0	2.633
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufbeschluss Gesellschaftererklärung 2020-Buisnessplan	24	0	2.634
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufbeschluss Neubesetzung AR August 2020, ***	1	0	2.635
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufbeschlussverfahren Zinsswap	17	0	2.636
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufverfahren Jahresabschlussprüfer 2018	25	0	2.637

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufverfahren Neubesetzung AR FBB 16_09_2019	11	0	2.638
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Umlaufverfahren Neubesetzung AR Juni 2015	16	0	2.639
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse\Wahl Abschlussprüfer FBB 2017	22	0	2.640
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Umlaufbeschlüsse	9	13	2.641
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\Vollmachten	10	0	2.642
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung\weitere Finanzierung	5	0	2.643
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\01 - Gesellschafterversammlung	10	84	2.644
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\02 - Aufsichtsrat	0	0	2.645
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\03 - Geschäftsführung	47	0	2.646

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Amann\WG Urlaub Horst Amann-Dateien	3	0	2.647
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Amann	18	1	2.648
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Bender	18	0	2.649
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Bender	56	0	2.650
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Fölster\Zielvereinbarung 2017 - Fölster - Grundlagen	3	0	2.651
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Fölster	89	1	2.652
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Halberstadt	1	0	2.653
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Körtgen	2	0	2.654
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Lütke Daldrup, Dr.-Ing. Engelbert	65	0	2.655

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Mehdorn	45	0	2.656
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Mühlenfeld	45	0	2.657
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Schwarz\Klage	10	0	2.658
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Schwarz	61	1	2.659
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\von Massenbach, Aletta	3	0	2.660
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung\Weyer	3	0	2.661
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\01 - Geschäftsführung	35	12	2.662
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Abbou	3	0	2.663
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Hansel	1	0	2.664

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Kleinert	3	0	2.665
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Kunkel	1	0	2.666
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Marks	9	0	2.667
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Müller, Uwe	0	0	2.668
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Schweinsteiger	3	0	2.669
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene\Siegle	9	0	2.670
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\02 - Leitungsebene	2	8	2.671
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\03 - Sonstige Personalien***	3	0	2.672
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\03 - Sonstige Personalien	0	1	2.673

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Bewerbungen\Absagen diverse	15	0	2.674
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Bewerbungen\mails	38	0	2.675
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Bewerbungen	48	2	2.676
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\Berlin_AW *** FBB - Gutachten-Dateien	3	0	2.677
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\KPMG	4	0	2.678
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\WG Besprechung mit *** am 28.3.13-Dateien	3	0	2.679
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\WG FBB-Dateien	3	0	2.680
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung\WG Gutachten Geschäftsführung-Dateien	3	0	2.681
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungs-	30	5	2.682

ausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\04 - Haftungsprüfung			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\05 - Transparency International	6	0	2.683
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\06 - Tarifverträge	2	0	2.684
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\07 - Korruptionsfall Imtech	2	0	2.685
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\08 - Bodenverkehrsdienstleister	26	0	2.686
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten\09 - Arbeit mit Arbeitsagentur	4	0	2.687
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\04 - Personalangelegenheiten	31	10	2.688
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien\Aufsichtsrat	0	0	2.689
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\02 - Gremien	5	5	2.690
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\01 - Nordpier\01 - Planung Erweiterung	9	0	2.691

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\01 - Nordpier	3	1	2.692
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\02 - Mainpier	4	0	2.693
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\03 - Südpier	0	0	2.694
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\04 - nördl. SLB\WG Sanierung der Landebahn Nord -Dateien	3	0	2.695
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\04 - nördl. SLB	21	1	2.696
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\05 - südl. SLB\WG Brief GF FBB an RBm vom 19.03.14 zu Sanierung Nordbahn-Dateien	3	0	2.697
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\05 - südl. SLB	21	1	2.698
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\06 - Kapazitätserweiterung	26	0	2.699
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\07 - Ausschreibung Generalplaner	2	0	2.700
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\08 - Allgemein	33	1	2.702
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\09 - Sachstandsberichte	14	0	2.703

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\10 - Notstromaggregat	1	0	2.704
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\11 - bauliche Dokumentation	1	0	2.705
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\12 - Entrauchung	2	0	2.706
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\13 - Brandschutz\20160627_Spitzenge-spräch	11	0	2.707
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\13 - Brandschutz	31	1	2.708
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\14 - Kabeltrassen\WG Flughafen BER - Kabeltrassen-Dateien	3	0	2.709
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\14 - Kabeltrassen	9	1	2.710
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\15 - Baugenehmigung	11	0	2.711
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\16 - rechtliche Grundlagen\Bauordnungs-rechtliche Bescheinigungen	25	0	2.712
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\16 - rechtliche Grundlagen	7	1	2.713
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 -	36	0	2.714

BER\17 - Regierungsflughafen\20160229_Gespräch Stse Bund in Berlin			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\17 - Regierungsflughafen	24	1	2.715
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\18 - Inbetriebnahme	58	0	2.716
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\19 - Imtech	16	0	2.717
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\20 - Deutsche Bahn	16	0	2.718
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\21 - ARGE Transparenz BBI	4	0	2.719
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\22 - Presseberichte	2	0	2.720
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\23 - Projektgesellschaft	2	0	2.721
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\24 - T2	5	0	2.722
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\25 - Kabelschächte	11	0	2.723
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\26 - Zukunft	1	0	2.724
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\20160112_Baukonferenz RBm Müller	5	0	2.725

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER\Masterplan	1	0	2.726
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\01 - BER	10	28	2.727
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\02 - SXF alt\temporärer Warteraum	3	0	2.728
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\02 - SXF alt	4	1	2.729
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\03 - TXL	16	0	2.730
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\04 - Medizinische Versorgung	3	0	2.731
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\05 - Feuerwehr\Risiko aus Brandschutz unterirdische Flughafenbahnanlagen BER-Dateien	3	0	2.732
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\05 - Feuerwehr	8	1	2.733
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\06 - Notfallmedizin	3	0	2.734
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\07 - Sontiges	3	0	2.735
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\08 - Projektgesellschaft\20190415_Treffen Arbeitsebene Gesellschafter	15	0	2.736

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau\08 - Projektgesellschaft	0	1	2.737
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\03 - Bau	5	8	2.738
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\01 - Notifizierung_1,2Mrd	8	0	2.739
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\02 - 2,2 Mrd. Mehrbedarf\20150813_Informationsgespräch	15	0	2.740
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\02 - 2,2 Mrd. Mehrbedarf\Beschwerde durch RAe ***	4	0	2.741
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\02 - 2,2 Mrd. Mehrbedarf	71	2	2.742
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\03 - Bürgermandatar	6	0	2.743
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\04 - Konsortialfinanzierung	1	0	2.744
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\05 - Finanzierung Gesellschaft	4	0	2.745
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\alt	76	0	2.746
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Beihilfeverfahren	17	0	2.747

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Bericht nach § 69 Landeshaushaltsordnung\2014	3	0	2.748
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Bericht nach § 69 Landeshaushaltsordnung\2016	5	0	2.749
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Bericht nach § 69 Landeshaushaltsordnung	0	2	2.750
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Bericht nach § 69 Landeshaushaltsordnung	3	0	2.751
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\HH BB\nachtrag 2013_2014	2	0	2.752
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\HH BB	0	1	2.753
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2014\Bericht des Aufsichtsrates an die GV	3	0	2.754
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2014\Geschäftsbericht	10	0	2.755
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2014\Jahresabschlussprüfung - BDO	7	0	2.756
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2014	3	3	2.757

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2015	0	0	2.758
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2016	1	0	2.759
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2017\Geschäftsbericht	2	0	2.760
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2017	8	1	2.761
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Jahresabschluss 2017	15	0	2.762
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Mehrbedarf 2021-2024	2	0	2.763
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Private Partnership\ADP Group	3	0	2.764
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Private Partnership	0	1	2.765
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\WG Auszahlung 19277 Mio. € Land Berlin an FBB-Dateien	3	0	2.766
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen\Wirtschaftsplan 2015	10	0	2.767
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\04 - Finanzen	195	19	2.768

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte\2012	6	0	2.769
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte\2013	15	0	2.770
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte\2014	12	0	2.771
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte\2015	13	0	2.772
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\01 - Schallschutzberichte	1	4	2.773
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\AW Zusammenfassung Besprechung-Dateien	3	0	2.774
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\AW Zusammenfassung unser Gespräch am vergangenen Mittwochvormittag-Dateien	3	0	2.775
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Baugenehmigung nach 13.08.2004\Aussage FBB zu NEUBAU-Dateien	3	0	2.776
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Baugenehmigung nach 13.08.2004\AW Aussage FBB zu NEUBAU-Dateien	3	0	2.777
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Baugenehmigung nach 13.08.2004\AW Aussage FBB zu NEUBAU-Dateien	2	2	2.778

ausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Baugenehmigung nach 13.08.2004			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\bauliche Umsetzung\Innendämmung	0	0	2.779
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\bauliche Umsetzung\Lüfterproblematik	2	0	2.780
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\bauliche Umsetzung\Qualitätssicherung baulicher Maßnahmen	0	0	2.781
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\bauliche Umsetzung	1	3	2.782
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Kommunikation Bürger und BI	1	0	2.783
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Meistbegünstigung\Verfahren OVG Bln-Bbg *** gg. MIL	3	0	2.784
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Meistbegünstigung	0	1	2.785
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Verfahrensweise FBB\Dokumentation\Datenschutzfragen	0	0	2.786

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Verfahrensweise FBB\Dokumentation\Fehler in den Unterlagen	0	0	2.787
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Verfahrensweise FBB\Dokumentation	0	2	2.788
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Verfahrensweise FBB\Verzichtserklärungen bei Versendung	1	0	2.789
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Vermerk über Besprechung LUGV mit Anmerkungen des LUGV-Dateien	3	0	2.790
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Vermerk über Besprechung LUGV-Dateien	3	0	2.791
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\WG Zusammenfassung unser Gespräch am vergangenen Mittwochvormittag-Dateien	3	0	2.792
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Widerspruchsverfahren EasyJet	2	0	2.793
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich\Wirbelschleppen	3	0	2.794

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\02 - Probleme Südbahnbereich	22	12	2.795
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\03 - Forschung\NORAH - Kinderstudie	6	0	2.796
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\03 - Forschung	2	1	2.797
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\04 - temporäre Nutzung Südbahn	0	0	2.798
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\05 - sensible Einrichtungen	5	0	2.799
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\06 - Arbeitsgruppe eine Stunde mehr Nachtruhe am BER	28	0	2.800
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\130700 Einigung Schallschutz\130708 Klarstellung FBB an ***-Dateien	3	0	2.801
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\130700 Einigung Schallschutz	7	1	2.802
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\130700 Einigung Schallschutz	3	0	2.803
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Arbeitsgespräche MIL	4	0	2.804
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungs-	3	0	2.805

ausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\AW Vorbereitung Aufsichtsratsitzung FBB am 19. September 2014-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\BER-Schallschutz Kostenschätzung - Anmerkungen und Hinweise-Dateien	3	0	2.806
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\DFS Info Drops	4	0	2.807
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Diedersdorf	1	0	2.808
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\FBB AnwohnerInfo Okt13	3	0	2.809
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Fluglärmschutzgesetz	5	0	2.810
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\ILA	2	0	2.811
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\ILA 2016	1	0	2.812
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Kosten\AW BER-Schallschutz Kostenschätzung - Anmerkungen und Hinweise-Dateien	3	0	2.813
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Kosten\BER-Schallschutz Kostenschätzung - Anmerkungen und Hinweise-Dateien	3	0	2.814
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Kosten	2	2	2.815

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Kosten	3	0	2.816
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\130927 Umgebungslärmkartierung weitere Kommunen-Dateien	3	0	2.817
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\140107 LUGV-Karten MaxPegel Schönef OT Kiekebusch	3	0	2.818
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\140107 LUGV-Karten MaxPegel Schulzendorf	3	0	2.819
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\140131 EURat u EP lärmbedingter Betriebsbeschr -Dateien	4	0	2.820
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\1301002 MUGV an komm AG Lärmkarten-Dateien	3	0	2.821
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\AW Umsetzung baulicher Schallschutz BER-Dateien	3	0	2.822
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\lärmabhängige Entgelte	2	0	2.823
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\Umgebungslärmkartierung MUGV\130620 Infos MUGV-Dateien	3	0	2.824

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\Umgebungslärmkartierung MUGV	9	1	2.825
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm\WG Sanierung Nordbahn - Antwort auf FBB-Schreiben vom 11.09.2014 -Dateien	3	0	2.826
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärm	16	10	2.827
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärmrente	1	0	2.828
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lärmstudien	6	0	2.829
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Lüfter	3	0	2.830
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\Meistbegünstigung	4	0	2.831
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz***	8	0	2.832
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz\TXL	3	0	2.833
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\05 - Schallschutz	186	25	2.834
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\01 - Presseerklärungen FBB	1.116	0	2.835

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\02 - Öffentlichkeitsarbeit FBB\Kommunikationsplan2015	3	0	2.836
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\02 - Öffentlichkeitsarbeit FBB\Stromtrassen BER	6	0	2.837
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\02 - Öffentlichkeitsarbeit FBB	0	2	2.838
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\03 - Umlandzeitung BER Aktuell\Nachbarn	21	0	2.839
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\03 - Umlandzeitung BER Aktuell	62	1	2.840
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\04 - Politikerbrief	15	0	2.841
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\05 - Monatsbericht	14	0	2.842
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\06 - Sachstandsbericht	7	0	2.843
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit\07 - Mitarbeiterzeitung	2	0	2.844
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\06 - Presse & Öffentlichkeitsarbeit	9	7	2.845

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\07 - Umland	3	0	2.846
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\01 - Berlin-Brandenburg International\2015.06.06 Champions League Finale	13	0	2.847
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\01 - Berlin-Brandenburg International	0	1	2.848
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\02 - Schönefeld-Alt	1	0	2.849
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\03 - Tegel\Diskussion - Offenhaltung TXL\FAQ für Landtag BB17	17	0	2.850
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\03 - Tegel\Diskussion - Offenhaltung TXL	41	1	2.851
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\03 - Tegel\Treffen MP und RBm wegen Offenhaltung	13	0	2.852
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte\03 - Tegel	17	2	2.853
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte	0	3	2.854
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\08 - Flughafenstandorte	22	0	2.855

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Condor	2	0	2.856
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Easyjet	19	0	2.857
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Easyjet	1	0	2.858
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Etihad Airways	3	0	2.859
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Fly Emirates	3	0	2.860
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Fly Emirates	2	0	2.861
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines***	10	0	2.862
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Lufthansa - Germanwings	7	0	2.863
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Lufthansa - Germanwings	15	0	2.864
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines\Ryanair	15	0	2.865
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\01 - Airlines	0	10	2.866

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\02 - Verbände\ADV	34	0	2.867
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\02 - Verbände\BDL	2	0	2.868
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\02 - Verbände	0	2	2.869
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\09 - Airlines und Verbände\02 - Verbände	1	2	2.870
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\10 - Monatsberichte	5	0	2.871
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\11 - Mitarbeiterbriefe	11	0	2.872
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\12 - allgemeiner Schriftverkehr***, *** _***	4	0	2.873
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\12 - allgemeiner Schriftverkehr	28	1	2.874
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\13 - Nachtflug	4	0	2.875
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\14 - Flugverkehr\Codesharing	23	0	2.876
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\14 - Flugverkehr\Open Sky	1	0	2.877

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\14 - Flugverkehr\Verkehrsprognose-Dateien	3	0	2.878
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\14 - Flugverkehr	17	3	2.879
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\14 - Flugverkehr	1	0	2.880
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\15 - Berichte\Sachstandsbericht	30	0	2.881
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\15 - Berichte	4	2	2.882
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\16 - bundesweite Flughafenstandorte\Frankfurt Main	3	0	2.883
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\16 - bundesweite Flughafenstandorte	0	1	2.884
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\17 - Bahnanbindung	15	0	2.885
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\18 - Flugplätze Brandenburg\Cottbus-Drewitz	3	0	2.886
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\18 - Flugplätze Brandenburg\flyBB	2	0	2.887
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\18 - Flugplätze Brandenburg\Neuhardenberg	6	0	2.888

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\18 - Flugplätze Brandenburg\Neuhardenberg	0	3	2.889
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\19 - ÖPNV\Busverkehr - ***	3	0	2.890
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\19 - ÖPNV	5	1	2.891
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\20 - rechtl. Auseinandersetzung\ECE	12	0	2.892
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\20 - rechtl. Auseinandersetzung***	3	0	2.893
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\20 - rechtl. Auseinandersetzung	1	2	2.894
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\21 - langfristige Entwicklungsplanung	3	0	2.895
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\22 - FEW	5	0	2.896
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\23 - Taxen	2	0	2.897
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\24 - Sponsoring	0	0	2.898
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\25 - EASA Zertifizierung	3	0	2.899
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\26 - Mitgliedschaft in Gremien	1	0	2.900

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\27 - Fluglärm-schutzbeauftragter	5	0	2.901
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\28 - Gespräche	1	0	2.902
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\Eröffnung	5	0	2.903
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB	29	1	2.904
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\01 - Vorträge, Interviews, Presseerklärungen	21	0	2.905
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\02 - Bürgerschriften	1	16	2.906
Hier folgt eine größere Auslassung, um private Namen nicht in den Dateipfaden aufzulisten.			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\01 - Zülowniederung MAG	93	0	2.907
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\02 - Waltersdorf Lilienthalpark	10	0	2.908
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\02 - Waltersdorf Lilienthalpark	3	0	2.909
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\03 - Kiekebusch\130822 Infos an BI zu LuFaLuSiZV-Dateien	3	0	2.910

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle\03 - Kiekebusch	17	2	2.911
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\03 - Einzelfälle	0	3	2.912
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\01 - Allgemein\Ihre Bitte um Akteneinsicht vom 15. Dezember 2014-Dateien	3	0	2.913
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\01 - Allgemein	18	1	2.914
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL ***\07.11.2013	8	0	2.915
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\20150325 PIT	6	0	2.916
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\Akteneinsicht MdL Schulze - AR-Unterlagen FBB-Dateien	3	0	2.917
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\PIT, Notifizierung	12	0	2.918
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\Verkehrsprognose	9	0	2.919

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\02 - MdL Schulze\Verkehrsprognose	61	5	2.920
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\03 - MdL Genilke	23	0	2.921
Datenschutz (2 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\06 - MdL Vogel	3	0	2.922
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\06 - MdL Vogel	17	0	2.923
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\08 - Berlin	5	0	2.924
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\08 - Berlin	13	0	2.925
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\10 - MdLSenftleben	1	0	2.926
Datenschutz (6 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\17 - MdL Burkhardt	10	0	2.927
Datenschutz (1 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\19 - MdL Barthel	4	0	2.928

Datenschutz (2 Ordner)			2.929
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte\22 - von Gizycki, Thomas, MdL Bündnis_Die Grünen	1	0	2.930
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\04 - Akteneinsichten, Auskünfte	0	22	2.931
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130222_FachleuteAufsichtsrat	4	0	2.932
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130227_KeinNachtragHH	4	0	2.933
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130418_AnnahmeVolksbegehren	2	0	2.934
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130502_LaermbelastungTegel	3	0	2.935
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130506_FlugroutenSchwielowsee	2	0	2.936
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130515_MehdornBER-Stopp	2	0	2.937
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130517_MehdornKritik	2	0	2.938

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130627_TegelOffenhalten	2	0	2.939
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130701_HaftungAufsichtsrat	2	0	2.940
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu\DZ130802_FlugroutenKontrolle	2	0	2.941
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\05 - DirektZu	5	10	2.942
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\06 - Nachrichtenspiegel	300	0	2.943
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\07 - Internetauftritt FK\20150821_Besuch Brandenburger Aufsichtsräte	4	0	2.944
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\07 - Internetauftritt FK\VB BER	6	0	2.945
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\07 - Internetauftritt FK	107	2	2.946
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\08 - BVBB	63	0	2.947
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\09 - ADV	16	0	2.948

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\10 - Prolufffahrt	9	0	2.949
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2015 - 25 Jahre Land Brandenburg	33	0	2.950
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2016 - Sommerfest	1	0	2.951
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2017 - Sommerfest	4	0	2.952
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2018 - Sommerfest	6	0	2.953
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2018 - Sommerfest	1	0	2.954
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\11 - Veranstaltungen Stk\2018 - Sommerfest	1	6	2.955
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\12 - Bewerbungen, Angebote, etc	9	0	2.956
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\12 - Bewerbungen, Angebote, etc	8	0	2.957
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\13 - Presseanfragen	1	1	2.958

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe\130624 LPK - Vorbereitung-Dateien	3	0	2.959
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe	25	13	2.960
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\85. Sitzung 18.03.2013	9	0	2.961
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\86. Sitzung 26.08.2013\86. FLK-Sitzung TOP 5-Dateien	3	0	2.962
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\86. Sitzung 26.08.2013	14	1	2.963
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\87. Sitzung 14.10.2013	23	0	2.964
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\88. Sitzung 18.11.2013\131106 Sitzungsvorbereitung Nachtflugbewegungen-Dateien	3	0	2.965
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\88. Sitzung 18.11.2013\131112 weitere Unterlagen zur Sitzung-Dateien	3	0	2.966
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\88. Sitzung 18.11.2013\Protokoll\TOP 08 Sonstiges-Dateien	7	0	2.967

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\88. Sitzung 18.11.2013	6	3	2.968
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\90. Sitzung 12.05.2014	8	0	2.969
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014\91. FLK Sitzung am 24. November 2014-Dateien	3	0	2.970
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014\91. FLK-Sitzung2-Dateien	3	0	2.971
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014\91. FLK-Sitzung-Dateien	3	0	2.972
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014\91. FLK-Sitzung-Protokoll -Dateien	3	0	2.973
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\91. Sitzung 24.11.2014	13	4	2.974
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\92. Sitzung 23.02.2015\92. FLK-Sitzung-Dateien	3	0	2.975
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\92. Sitzung 23.02.2015	19	1	2.976

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\93. Sitzung 06.07.2015	14	0	2.977
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\94. Sitzung 16.11.2015	33	0	2.978
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen\95. Sitzung 07.03.2016	14	0	2.979
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\01 - Sitzungsvorbereitungen und Unterlagen	0	10	2.980
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen\3. Sitzung 13.07.2015	8	0	2.981
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen\4. Sitzung 02.11.2015\Reservierung eines Besprechungsraumes-Dateien	3	0	2.982
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen\4. Sitzung 02.11.2015	34	1	2.983
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen\5. Sitzung 17.02.2016	50	0	2.984
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\02 - AG Betriebsregelungen	58	3	2.985
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\03 - Flugrouten\Karten BAF	4	0	2.986

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\03 - Flugrouten	7	1	2.987
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\04 - Schnellzugriff Protokolle	0	0	2.988
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\05 - Allgemeine Informationen	4	0	2.989
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission\Vorbereitung AG Betriebsregelung	6	0	2.990
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission	0	6	2.991
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\140910 - Sitzung	1	0	2.992
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20141208 - Sitzung	1	0	2.993
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20150211 - Sitzung	3	0	2.994
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20150402	5	0	2.995
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20150715	3	0	2.996
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20150923	13	0	2.997

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20151127	11	0	2.998
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20160113	6	0	2.999
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20160219	4	0	3.000
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20160413	3	0	3.001
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\20160421 - Sitzung mit AG 3	5	0	3.002
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\WG Dialogforum - Ausstellungstermine Zuhause am Flughafen - Gemeinsam in die Zukunft-Dateien	3	0	3.003
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1\WG Dialogforum - Umlaufbeschlüsse für die AG 1-Dateien	3	0	3.004
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\01 - AG 1	4	13	3.005
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\20150708	1	0	3.006
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\20151021	1	0	3.007
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungs-	4	0	3.008

ausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Besprechung Matrix mit Gesellschaftern			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Dialogforum - AG 2 Bericht Schallschutz Meistbegünstigung im Arbeitsausschuss-Dateien	3	0	3.009
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Leitfaden Verkehrswertermittlung\131126 BI zu Erbbaurecht u Leitfaden-Dateien	3	0	3.010
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Leitfaden Verkehrswertermittlung	6	1	3.011
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130515\130411 Meldung ständiges Mitglied aus Stk-Dateien	3	0	3.012
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130515\130412 ständiges Mitglied AG 2 aus Stk-Dateien	3	0	3.013
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130515\130412 ständiges Mitglied AG 2 aus Stk-Dateien	3	2	3.014
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130828\130726 Einladung-Dateien	3	0	3.015
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\Sitzung 130828	2	1	3.016
Sitzung 131015 – Sitzung 160316 (17 Ordner)			

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Dialogforum AG 2 nächste Sitzung-2-Dateien	3	0	3.017
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Dialogforum AG 2 nächste Sitzung-Dateien	3	0	3.018
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Konzept Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	3.019
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen2-Dateien	3	0	3.020
2 weitere Ordner zum vorangehenden Thema			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\AW Terminfindung für weitere Aufgaben der Schlichtung-Dateien	3	0	3.021
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Dialogforum - Sitzung der Unter-AG Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	3.022
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Einrichtung und Betrieb einer Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	3.023
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Konzept Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	3.024
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Re Sitzung der UAG 2 am	3	0	3.025

heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Rückmeldung wegen weiterer Terminierung Schlichtungsstelle-Dateien	3	0	3.026
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen1-Dateien	3	0	3.027
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen-Dateien	3	0	3.028
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\Terminfindung für weitere Aufgaben der Schlichtung-Dateien	3	0	3.029
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2\WG Sitzung der UAG 2 am heutigen Tage und Konzept zum weiteren Vorgehen4-Dateien	3	0	3.030
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2\UAG 2	21	16	3.031
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\02 - AG 2	14	37	3.032
130301 – 130531 Sitzung (3 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\140213 MdF zu Rechtsgutachten Trägerschaft-Dateien	10	1	3.033
140905 – 150724 Sitzung (2 Ordner)			

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3\WG Projekt Perspektive BER-Dateien	3	0	3.034
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\01 - UAG 3	10	7	3.035
20150212 – 20160421 (8 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3\Termin Februar 2014 -Dateien	3	0	3.036
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen\03 - AG 3	7	10	3.037
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\01 - Arbeitsgruppen	0	3	3.038
9 Ordner mit „Sitzung“			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\02 - Steuerungs- runde (jour fixe)	5	9	3.039
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\03 - Einzelprojekte\Gesundheitstage	7	0	3.040
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\03 - Einzelprojekte\Gesundheitstage	3	0	3.041
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\03 - Einzelprojekte\Veranstaltung zum städtebaulichen Lärmschutz in der Flughafenregion am 03.12.2014 14 Uhr-Dateien	3	0	3.042
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\03 - Einzelprojekte	7	2	3.043
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungs-	3	0	3.044

ausschuss\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss\130603 MIL Vorbereitung Arbeitsausschuss-Dateien			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss\130603 MIL Vorbereitung Arbeitsausschuss-Dateien	3	0	3.045
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss\20141008 - Sitzung	5	1	3.046
20150603 – 20151008 (2 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\04 - Arbeitsausschuss	1	4	3.047
20131111 – 20151123 (3 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\05 - politisches Dialogforum	2	3	3.048
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\06 - Bürgerberatungszentrum	6	0	3.049
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\07 - Umwandlung in KAG	36	0	3.050
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum\Schallschutzmatrix - Kommunikation innerhalb FBB	24	0	3.051
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum	14	8	3.052
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\07 - IMAG\2021-04-16_IMAG BER	5	0	3.053
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\07 - IMAG\140225 Terminänderung 26_ März-Dateien	3	0	3.054

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\07 - IMAG\Benennung IMAG Mitglieder	14	0	3.055
IMAG 2012.01.31 – 2016.02.17 (16 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\07 - IMAG\IMAG 2016.07	1	0	3.056
Ressortbesprechung 2013.03.25 – 2014.05.15 (6 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\07 - IMAG\Themenfragebogen	13	0	3.057
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\07 - IMAG\Unterrichtungsvorlage IMAG Flughafen	12	0	3.058
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\07 - IMAG\Zusage Raum IMAG 15.07.2015-Dateien	3	0	3.059
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\07 - IMAG	19	29	3.060
Alles von der Bürgerinitiative bis zum Landtag (23 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\08 - Politik Brandenburg	18	23	3.061
Berliner Politik (2 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\08 - Politik Brandenburg	2	2	3.062
Politik Bund (7 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\10 - Politik Bund	13	7	3.063
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\11 - aktuell wichtige Dokumente	31	0	3.064
Verschiedene Rechte (01 - 11), darunter „08 Flughafenentgelte“ und „11 Landesrechnungshof“, sowie „Schreiben MP an Mitglieder AR FBS 050812_Ausdrucke“ (12 Ordner)			

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\12 - Recht	3	12	3.065
„01 – MP“, „02 – CdS“, „03 – Sts FK“ (3 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\13 - Vorbereitungen, Voten	1	3	3.066
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\14 - Bahn\Dresdner Bahn	14	0	3.067
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\14 - Bahn	4	1	3.068
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\15 - EU\131002 Info MIL EU-Verfahren unzul Beihilfe Air Berlin-Dateien	3	0	3.069
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\15 - EU	4	1	3.070
Ost-MPK 2013 und 2014 und ADV 2014 (3 Ordner) die Dateien dazu liegen überwiegend im folgenden Pfad (gemäß Dateinamen)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\16 – Luftverkehrspolitik	14	3	3.071
Presseberichte, Stellungnahmen von verschiedener Seite (3 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\17 - Presseberichte	3	3	3.072
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\18 - ILA	2	0	3.073
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\19 - Gutachten_Studien	1	0	3.074
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Aktuelles_Schnellzugriff\Verkehrsgutachten zum Nachweis des Bedarfs für Nachtflüge	7	0	3.075
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Aktuelles_Schnellzugriff	23	1	3.076

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Allgemein\Aufgaben Stk	1	0	3.077
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Allgemein	19	1	3.078
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Allgemein	13	0	3.079
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Allgemein\IG-Bau	11	0	3.080
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Allgemein\Mittelstand	13	0	3.081
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Allgemein\y-Konzept	3	0	3.082
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Allgemein	41	3	3.083
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Asyl	5	0	3.084
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Auftragsvergaben	4	0	3.085
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Bauplanungsamt-BOA	9	0	3.086
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Brandschutz Flughafenentunnel	14	0	3.087
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Controlling	2	0	3.088
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Feuerwehr FBB\Feuerwehr	13	0	3.089

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Feuerwehr FBB	47	1	3.090
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\Ausstattung Bhf	4	0	3.091
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\BBI - FestBV Vertrag mit Anlagen Stand 03.08.06.pdf\BBI - FestBV schlussgezeichnet 05.09.06.pdf	2	0	3.092
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\BBI - FestBV Vertrag mit Anlagen Stand 03.08.06.pdf	1	1	3.093
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\BBI - FestBV Vertrag mit Anlagen Stand 03.08.06.pdf	1	0	3.094
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\Rahmenvereinbarung	61	0	3.095
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene	564	4	3.096
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB\Wasserstoff	11	0	3.097
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Ausbau FBB	5	9	3.098
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Bürger_Kommunen_Wirtschaft\Abgabe- bzw. Zwischennachrichten	40	0	3.099
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen\Bürger_Kommunen_Wirtschaft\direktzu	30	0	3.100

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\27 - Fluglärm-schutzbeauftragter	5	0	3.101
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\28 - Gespräche	1	0	3.102
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\Eröffnung	5	0	3.103
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\03 - Unternehmen FBB\Eröffnung	1	29	3.104
Auslassung zur Öffentlichkeitsarbeit; darunter „130624 LPK – Vorbereitung-Dateien“ (13 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\04 - Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbriefe	25	13	3.105
Sitzungen der Fluglärmkommission, darunter AG Betriebsregelung (6 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\05 - Fluglärmkommission	0	6	3.106
Verschiedenes zum Dialogforum, darunter „Schallschutzmatrix – Kommunikation innerhalb FBB“ (8 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\06 - Dialogforum	14	8	3.107
IMAG (29 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\07 - IMAG	19	29	3.108
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\08 - Politik Brandenburg	18	23	3.109
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\09 - Politik Berlin	2	2	3.110
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\10 - Politik Bund	13	7	3.111

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\11 - aktuell wichtige Dokumente	31	0	3.112
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\12 - Recht	3	12	3.113
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\13 - Vorbereitungen, Voten	1	3	3.114
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\14 - Bahn	4	1	3.115
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\15 - EU	4	1	3.116
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\16 - Luftverkehrspolitik	14	3	3.117
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\17 - Presseberichte	3	3	3.118
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\18 - ILA	2	0	3.119
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\19 - Gutachten_Studien	1	0	3.120
Themen des „FK-Untersuchungsausschuss“ (19 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Flughafen	91	19	3.121
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Nachtruhe	1	0	3.122
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss\Untersuchungsausschuss	6	0	3.123
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\FK-Untersuchungsausschuss	0	22	3.124
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Aktuelles_Schnellzugriff\Verkehrsgutachten zum Nachweis des Bedarfs für Nachtflüge	7	0	3.125

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Aktuelles_Schnellzugriff	23	1	3.126
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Allgemein\Aufgaben Stk	1	0	3.127
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Allgemein	19	1	3.128
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Allgemein\Bilder	13	0	3.129
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Allgemein\IG-Bau	11	0	3.130
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Allgemein\Mittelstand	13	0	3.131
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Allgemein\y-Konzept	3	0	3.132
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Allgemein	40	4	3.133
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Asyl	5	0	3.134
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Auftragsvergaben	4	0	3.135
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Bauordnungsamt-BOA	9	0	3.136
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Brandschutz Flughafentunnel	14	0	3.137
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Controlling	2	0	3.138
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Feuerwehr FBB\Feuerwehr	13	0	3.139
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Feuerwehr FBB	47	1	3.140

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\Ausstattung Bhf	4	0	3.141
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\BBI - FestBV Vertrag mit Anlagen Stand 03.08.06.pdf\BBI - FestBV schlussgezeichnet 05.09.06.pdf	2	0	3.142
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\BBI - FestBV Vertrag mit Anlagen Stand 03.08.06.pdf	1	1	3.143
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\BBI - RV Bau schlussgezeichnet 05.09.06.pdf	1	0	3.144
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene\Rahmenvereinbarung	61	0	3.145
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Schiene	564	4	3.146
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB\Wasserstoff	11	0	3.147
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Ausbau FBB	5	9	3.148
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Bürger_Kommunen_Wirtschaft\Abgabe- bzw. Zwischennachrichten	40	0	3.149
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Bürger_Kommunen_Wirtschaft\direktzu	30	0	3.150
Datenschutz Bürgergespräch (1 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Bürger_Kommunen_Wirtschaft\MIL	23	0	3.151
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Bürger_Kommunen_Wirtschaft\MUGV	3	0	3.152
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Bürger_Kommunen_Wirtschaft\Schulzendorf	2	0	3.153

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Bürger_Kommunen_Wirtschaft\Schulzendorf	3	0	3.154
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Bürger_Kommunen_Wirtschaft	152	7	3.155
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Deutsche Bahn\Dredner Bahn	7	0	3.156
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Deutsche Bahn	1	1	3.157
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Dialogforum	1	0	3.158
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\EU-Regelungen	2	0	3.159
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\f.AIR.Leben	23	0	3.160
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Finanzen\Beihilfeverfahren	8	0	3.161
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Finanzen	82	1	3.162
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Fluggesellschaften\Air Berlin	17	0	3.163
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Fluggesellschaften\easyjet	52	0	3.164
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Fluggesellschaften\Emirates	36	0	3.165
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Fluggesellschaften\Emirates	1	0	3.166
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Fluggesellschaften\Globe Ground	5	0	3.167
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Fluggesellschaften\lufthansa	41	0	3.168
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Fluggesellschaften\Shanghai Airlines	2	0	3.169

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Fluggesellschaften	5	12	3.170
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Flugrouten	500	3	3.171
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\AG Deutsche Bahn_Brandschutz	0	0	3.172
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\AG Dresdner Bahn	3	0	3.173
Aufsichtsratssitzungen 66. – 78., 80. – 90., 92. – 112. Sitzungen und weiteres (53 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Aufsichtsrat FBB	198	53	3.174
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Bürgerdialog	60	0	3.175
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Dialogforum\30.11.2011	3	0	3.176
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Dialogforum\AG 1	24	0	3.177
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Dialogforum	170	2	3.178
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Flughafenminister\020908	12	0	3.179
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Flughafenminister	54	1	3.180
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Fluglärmkommission\20110926	3	0	3.181
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Fluglärmkommission\20121018	8	0	3.182
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien\Fluglärmkommission	4	2	3.183
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Gremien	1	7	3.184

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Lärm und Schall\Klage Lärmschutzkonzept	4	0	3.185
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Lärm und Schall\Lärmschutz\Flughafenvergleich Lärm	9	0	3.186
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Lärm und Schall\Lärmschutz\Nachtflugverbot	4	0	3.187
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Lärm und Schall\Lärmschutz	71	2	3.188
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Lärm und Schall\Volksbegehren Nachtflugverbot	4	0	3.189
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Lärm und Schall	11	3	3.190
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Organisatorisches\Privatisierung	358	0	3.191
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Organisatorisches\Schließung Berliner Flughäfen\Tempelhof	70	0	3.192
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Organisatorisches\Schließung Berliner Flughäfen	4	1	3.193
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Organisatorisches\Umbau Konzern\LRH	4	0	3.194
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Organisatorisches\Umbau Konzern	37	1	3.195
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Organisatorisches	6	3	3.196
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\BVBB	62	0	3.197
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\FAQ	44	0	3.198
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\FAQ	103	0	3.199

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\FBS\2008	128	0	3.200
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\FBS\2009	44	0	3.201
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\FBS\2010	106	0	3.202
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\FBS\2011	99	0	3.203
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\FBS\2012	50	0	3.204
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\FBS\Umfeldmagazin	7	0	3.205
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\FBS	125	7	3.206
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\Konzept der Stk zur Öffentlichkeitsarbeit am Flughafen	1	0	3.207
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\Protokoll und Eröffnungsevent Flughafen	5	0	3.208
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\Rheinischer Merkur	7	0	3.209
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\Sommertour	17	0	3.210
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\Willy Brandt Kampagne\Kampagnenfilm	2	0	3.211
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\Willy Brandt Kampagne\Kampagnenmotive	4	0	3.212

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit\Willy Brandt Kampagne	9	2	3.213
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit	147	8	3.214
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Presse_Öffentlichkeitsarbeit	6	0	3.215
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Terminvorbereitung, Interviews\Reise MP Österreich 16.-17.10.2012	42	0	3.216
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Terminvorbereitung, Interviews	25	2	3.217
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Terminvoten, Schirmherrschaften	7	0	3.218
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\BADC	31	0	3.219
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\BADC	7	0	3.220
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Blankenfelde-Mahlow\AIRleben	38	0	3.221
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Blankenfelde-Mahlow	41	1	3.222
Datenschutz (1 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Diepensee\kläranlage diepensee	7	0	3.223
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Diepensee	6	1	3.224
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Eichwalde	8	0	3.225
Datenschutz (1 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Ffm	3	0	3.226

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Gespräch BM am 14.02.2013	2	0	3.227
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Gespräch BM am 14-01-2013	15	0	3.228
Datenschutz (1 Ordner)			
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Gesundheitsmonitoring	10	0	3.229
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Großbeeren	1	0	3.230
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\München	10	0	3.231
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Petitionen	3	0	3.232
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Rangsdorf	4	0	3.233
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Schönefeld	76	0	3.234
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Schulzendorf	5	0	3.235
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\wertgutachten	4	0	3.236
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen\Wien	26	0	3.237
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Umfeld Flughafen	723	20	3.238
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Verkehr\Luft	5	0	3.239
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Verkehr\Schiene\Anbindung BE	54	0	3.240

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Verkehr\Schiene\Erläuterungsbericht Ostanbindung Stand Januar 07'	2	0	3.241
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Verkehr\Schiene\Ostanbindung	31	0	3.242
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Verkehr\Schiene	0	3	3.243
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Verkehr\Straße\Taxi	8	0	3.244
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Verkehr\Straße	4	1	3.245
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen\Verkehr	0	3	3.246
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Flughafen	91	19	3.247
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Nachtruhe	1	0	3.248
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51\Untersuchungsausschuss	6	0	3.249
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 48, B 49, B 50, B51	0	24	3.250
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 91\6. LP\Kabsitz 27.11.2018 _ BU Bericht zum Beschluss des Landtags Brandenburg „Flughafenumfeldentwicklung am BER beschleunigen“, Drucksache 67379(ND)-B	3	0	3.251
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 91\6. LP	0	1	3.252
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 91\7. LP\Kabsitz 12.12.2019 TOP 9	2	0	3.253
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 91\7. LP\Kabsitz 14.07.2020 TOP 11	2	0	3.254
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 91\7. LP\Kabsitz 14.07.2020 TOP 13	2	0	3.255
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 91\7. LP\Kabsitz 15.06.2021 TOP 10	2	0	3.256
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 91\7. LP	0	4	3.257

L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 91\Korrekturen	5	0	3.258
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg\B 91	1	3	3.259
L:\Unterlagen\Staatskanzlei des Landes Brandenburg	0	6	3.260
L:\Unterlagen	0	17	3.261
ENDE			
Endergebnis 3.261	33.766	2.995	

IV. Datenträger

Landtag Brandenburg	Aktenplan Hardware-Datenträger UA 7/2
7. Wahlperiode	Untersuchungsausschuss 7/2
„Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg, Willy Brandt (BER)“	
Es folgt eine Auflistung der digitalen einverlangten Akten des UA 7/2 (BER), soweit es sich um Hardware-Datenträger handelt.	
Hinweis: Es kam zu digitalen Einlieferungen ohne die Versendung von Hardware. Letztere stellen kein haptisches Archivgut dar und werden deshalb nicht nach ihrer äußeren Form archiviert. Der Inhalt aller digitalen Einlieferungen wurde auf dem Laufwerk des UA 7/2 den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt. Diese Inhalte haben eine eigene Auflistung.	
Aktennummer der Landtagsverwaltung: Art des Hardware-Datenträgers (USB-Stick oder CD-/DVD-Rohling) – Abkürzung für den Einlieferer (Behörden) – laufende Medieneinheit (beginnt bei jedem Einlieferer mit 1)	Behördliche Aufschrift des USB-Sticks oder der CD-/DVD-Hülle – unter Umständen mit Beschreibungen zur visuellen Gestaltung zwecks eindeutiger Zuordnung zum Einlieferer; teilweise mit grober Inhaltsangabe, um Verwechslungen der ähnlich gestalteten Datenträger zu vermeiden

CD-BAF-1	BAF LFR 2022 10 31 SCAN BER
CD-MIL-1	Aufstellung des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) im ergänzenden Verfahren Abwägungsdokumentation Stand 13.02.2006
CD-MLUK-1	UA 7/2 B 44 MLUK (1) 21.10.2022
CD-MLUK-2	UA LfU FLK UA 7/2 B 44 MLUK (2) 2.11.2022
USB-StK-1	STK-USB 008
USB-StK-2	STK-USB 010
USB-StK-3	Schwarz-Rotes-Design: Inhalt zu B 48, 49, 50, 51
USB-StK-4	STK-USB 001
USB-TF-1	Roter USB-Stick: Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter Mittelstraße 11 Schönefeld

USB-TF-2	Blauer USB-Stick: Landkreis Teltow-Fläming Büro Fluglärmschutzbeauftragter Mittelstraße 11 Schönefeld
USB-MdFE-1	Kleiner schwarzer USB-Stick ohne Deckel: Inhalt zu: B 48, 49, 52, 53, 55, 56
USB-MdFE-2	Kleiner schwarzer USB-Stick ohne Deckel: Inhalt: „MdFE - Nachzusendende Dateien an UA 7-2 BER.7z 29.03.2023 Adobe Acrobat Document 1.788,741 KB“ Zu B 48, 49, 52
USB-AGH ⁹⁵⁶ -1	Inhalt: 1. UntA 17. WP (BER I)_Wortprotokolle und 2. UntA 18. WP (BER II)_Wortprotokolle

⁹⁵⁶ AGH „Abgeordnetenhaus von Berlin“.

B. Fundstellenübersicht

1. **Wie viel Geld wurde wann von welchem Gesellschafter der FBB GmbH eingebracht?**
- 2. Abschnitt B. III.

2. **Wie hoch war über die Jahre, das heißt ab Gründung der FBB GmbH bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, das Gesamtfinanzierungsvolumen durch das Land Brandenburg und wie hoch waren insoweit die prozentualen Anteile der Gesellschafter der FBB GmbH an den Finanzierungsleistungen?**
- 2. Abschnitt B. III.

3. **Welche Finanzierungen waren dabei aus welchen Gründen zweckgebunden?**
- 2. Abschnitt B. III.

4. **Gab es bei der Bezahlung der Nachunternehmer auch Abweichungen von der üblichen Zahlweise per Rechnung, per Bank? Wurden Unternehmer in bar ausbezahlt?**
- 2. Abschnitt B. V.

5. **Wurden die ausführenden Baufirmen jeweils nach Fertigstellung der Bauabschnitte bezahlt oder erst nach Beseitigung der Mängel?**
- 2. Abschnitt B. V.

6. **Welche Mittel wurden in welcher Höhe für welche Zwecke bereitgestellt und zu welchem Zeitpunkt?**
- 2. Abschnitt B. III.

7. **Welcher Manager hat welche Bauphase geleitet und aus welchen Gründen wurden die Manager jeweils ausgetauscht?**
- 2. Abschnitt B. VI.

8. **Sind für entstandene Schäden Managerhaftpflichtversicherungen eingesprungen?**
- 2. Abschnitt B. VI.

9. **Welche Rolle spielte bei den Haftungsansprüchen die FBB Tochter FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH?**
- Ohne Ergebnis.

10. **Wie wirkte sich die Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen für Managerhaftung im Verlauf der letzten 30 Jahre auf die Managerhaftung während des Baus des BER aus?**
- Ohne Ergebnis.

11. **In welcher Höhe wurden wann für welchen Manager Vergütungen bezahlt?**
- 2. Abschnitt B. VI.

-
- 12. Welche Abfindungen wurden vereinbart und in welcher Höhe sind diese gezahlt worden?**
- 2. Abschnitt B. VI.
-
- 13. Welche Manager erhielten nach ihrem Ausscheiden wann noch Boni und in welcher Höhe?**
- 2. Abschnitt B. VI.
-
- 14. Wie ist der Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausrüstung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlagen, des Flughafens Berlin Brandenburg zum für den Untersuchungszeitraum maßgebenden Stichtag – dem Tag der Einsetzung – gewesen?**
- 2. Abschnitt C. IV.
-
- 15. Welche Veränderungen wurden an der TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere an der Brandschutzanlage, seit März 2014 vorgenommen, um eine Funktionsfähigkeit sicherzustellen?**
- 2. Abschnitt C. IV.
-
- 16. Welche Kosten wurden für die gesamte TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere für die Brandschutzanlagen, ursprünglich eingeplant und welche Kosten sind bis zum Tag der Eröffnung tatsächlich entstanden?**
- 2. Abschnitt C. IV.
-
- 17. Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der TGA des Flughafens, insbesondere der Brandschutzanlagen?**
- 2. Abschnitt C. IV.
-
- 18. Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg haben sich aufgrund der TGA, insbesondere der Brandschutzanlagen, ab März 2014 ergeben?**
- 2. Abschnitt C. IV.
-
- 19. Welche Rolle nahmen die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB), die WestLB AG und die Bankgesellschaft Berlin bei den Grundstücksgeschäften ein, die im Zusammenhang mit der Errichtung des BER standen?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 20. Welche Rolle spielte das Baufeld Ost südlich Hornbach, östlich der A 113, für die Flughafenplanung?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 21. Welche der erworbenen Grundstücke wurden wirklich benötigt?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 22. Welche Grundstücke wurden nach dem Erwerb wann weiterveräußert und aus welchen Gründen?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-

-
- 23. Zu welchen Preisen wurden die Grundstücke eingekauft und gegebenenfalls weiterverkauft und wie viel Freifläche war am für den Untersuchungsausschuss relevanten Stichtag noch vorhanden?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 24. Warum wurden die Flächen ab 1991 und damit vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens angekauft und für welchen Zweck war dies jeweils?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 25. Was wurde aus der ca. 125 Hektar großen Fläche des sogenannten Baufeld Ost und wie setzt sich der Schaden in Höhe von 200 Millionen Euro zusammen, der durch die Käufe entstanden ist?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 26. Hat eine systematische Kampfmittelsuche und –räumung auf dem jetzigen Flughafenareal stattgefunden?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 27. Falls ja, in welchem Zeitraum erfolgten diese Maßnahmen und welche Kosten sind dadurch entstanden?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 28. Welche Rolle nahmen die ILB und die LEG Brandenburg mbH i.L. bei den Grundstückskäufen ein?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 29. Welche Kosten sind durch die Verlängerung der Bauphase bei der Instandhaltung der S-Bahn und des Bahnhofes Flughafen Schönefeld entstanden?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 30. Welche Kosten sind durch die Umbauten des bestehenden Bahnnetzes und des Anschlusses an die A 113 entstanden?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 31. Welche Kosten sind dem Land durch den großflächigen Um- und Ausbau der regionalen Infrastruktur entstanden?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 32. Wie setzte sich die Finanzierung der unterschiedlichen Planungen in der Anfangsphase, das heißt vor Baubeginn, zusammen?**
- 2. Abschnitt B. II.
-
- 33. Wie viele Planungsansätze gab es in der Anfangsphase des Flughafenbaus?**
- 2. Abschnitt B. II.
-
- 34. Aus welchen Gründen wurde dann der Zuschlag für die Planung des BER in der sodann umgesetzten Form gegeben?**
- 2. Abschnitt B. II.
-

-
- 35. Welche Planungen waren das konkret und welche Standorte wurde noch in die anfängliche Planung einbezogen?**
- 2. Abschnitt B. II.
-
- 36. Wie hoch waren die Planungskosten für die behindertengerechte Ausstattung des gesamten BER und wie hoch sind die tatsächlichen Kosten, die letztlich bis zum Tag der Eröffnung des Flughafens entstanden sind?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 37. Wie setzten sich die Kosten für die behindertengerechte Ausstattung des BER zusammen?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 38. Welcher Anteil dieser Kosten entfiel dabei auf Umplanungen und aus welchen Gründen?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 39. Wie hoch ist die geplante Gesamtsumme für den Schallschutz ursprünglich gewesen (Planung) und was wurde tatsächlich für die Schallschutzmaßnahmen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag ausgegeben?**
- 2. Abschnitt A. IV. 1.
-
- 40. Wie wurde mit dem Gutachten des Fraunhofer – Instituts und dem Gegengutachten der FBB GmbH 2016 umgegangen und warum wurde auf das Gutachten des Fraunhofer – Instituts nicht eingegangen?**
- 2. Abschnitt A. VI.
-
- 41. Wie kam es zu der unterschiedlichen Klassifizierung der Wohngebäude in der Umgebung des Flughafengeländes?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 42. Wie wurden die jeweiligen Schallschutzgutachten miteinander verglichen?**
- 2. Abschnitt A. IV.
-
- 43. Aus welchen Gründen kam das Gegengutachten zu gänzlich unterschiedlichen Ergebnissen, verglichen mit dem Gutachten des Fraunhofer – Instituts?**
- 2. Abschnitt A. IV.
-
- 44. Wurden für das Gegengutachten Messungen vorgenommen?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 45. Falls ja, nach welchen Richtlinien wurden die Messungen für das Gegengutachten der FBB GmbH durchgeführt?**
- Ohne Ergebnis.
-

-
- 46. Unter Einbeziehung wie vieler Gebäude und Haushalte wurde der Schallschutz ursprünglich geplant und wie viele Gebäude und Haushalte waren tatsächlich sodann nach Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag vom Fluglärm betroffen?**
- 2. Abschnitt A. III. 5.
-
- 47. Wurden die neu festgelegten Flugrouten in der Planung berücksichtigt und sind dadurch Mehrkosten entstanden?**
- 2. Abschnitt A. III. 3. und 4.
 - 2. Abschnitt A. IV. 1. b)
-
- 48. Wie viele Gebäude und Haushalte waren bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag durch die neuen Flugrouten betroffen?**
- 2. Abschnitt A. III. 3.
-
- 49. Welche Möglichkeiten hatten Grundstückseigentümer nach der Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, durch Messungen eine tatsächliche höhere Lärmbelastung als in den Modellrechnungen festgesetzt nachzuweisen, insbesondere auch nach realisierten Schallschutzmaßnahmen und auch außerhalb der sodann festgelegten Schutzzonen?**
- 2. Abschnitt A. V. 4.
-
- 50. Auf welcher Grundlage wurden die sogenannten Schallschutzzonen errechnet und letztlich erstellt?**
- 2. Abschnitt A. III. 2. und 3.
-
- 51. Wie wurden die ursprünglichen Schutzzonen geplant und wie stellten sich der Stand der Schutzzonen und deren Einhaltung bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag dar?**
- 2. Abschnitt A. III.
-
- 52. Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet?**
- 2. Abschnitt A. IV.
-
- 53. Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem jeweiligen Ergebnis?**
- 2. Abschnitt A. IV.
-
- 54. Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt?**
- 2. Abschnitt A. IV. 2.
-
- 55. Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen?**
- 2. Abschnitt A. IV. 2.

-
- 56. Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?**
- 2. Abschnitt A. IV. 1. b)
-
- 57. Welche Rolle spielte der Transrapid als mögliche Flughafenbindung bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 58. Welche Rolle spielten die Deutsche Lufthansa und andere Fluggesellschaften sowie die Treuhandgesellschaft und die Privatisierung von Interflug/Flughafen Schönefeld bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 59. Welche Planungserwägungen waren letztlich für die Standortentscheidung maßgeblich?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 60. Welche Rolle spielte die Airport Region (Gemeinschaftsunternehmen der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB) und der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH) bei der Entwicklung des Flughafenumfelds?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 61. Welche Rolle spielten die verschiedenen Projektentwickler und unternehmensgesellschaftsrechtlichen Strukturen (u. a. Tochtergesellschaften der Helaba Landesbank Hessen Thüringen) bei der Umfeld-Entwicklung?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 62. Zu welchem Zeitpunkt begann die Einbeziehung der Berliner Wasserbetriebe bei der Entwicklung des Flughafenumfelds und in welchem Zusammenhang?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 63. Auf welchen Planungen basierte/n der Ausbau/die Aufgaben des Klärwerks Waßmannsdorf (auch hier rückblickend auf DDR-Planungen)?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 64. Wie wirkte sich die generelle Grundwasserproblematik bei Bauvorhaben in Berlin und im Berlin nahen Raum und daraus resultierenden Bauverzögerungen (U-Bahn-Tunnel-Verlängerung U5, Stadtschloss, Staatsoper) auf die Planungen des BER aus?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 65. Wann wurden die gebauten Pumpwerke in Betrieb genommen?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 66. Sind ausnahmslos alle Pumpwerke in Betrieb genommen worden? Falls nein, warum nicht?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-

67. Wie wurde mit der in den Planungen festgelegten Einleitung des Regenwassers und des Grundwassers in den Zülow- und den Glasowbach umgegangen und wie war der Sachstand dazu zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

68. Sind Umweltschäden im Flughafenumfeld durch die Absenkung des Grundwasserspiegels beim Bau des BER entstanden?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

69. Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

70. Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

71. Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

72. Wie kam es zur Umplanung der ursprünglich entworfenen Planung hin zur so dann umgesetzten Art des Flughafens?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

73. Aus welchen Gründen erfolgte die Umplanung?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

74. Kam es nach der Sitzung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) am 5. Oktober 1998 zum Thema „Gesamtkoordination 39/98 des Projekts Flughafen Berlin Brandenburg International Ausbau Schönefeld“ zu einer Überarbeitung der Grobplanung seitens der Deutschen Flugsicherung?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

75. Wurden dementsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

76. Wurde Einfluss auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeübt, im Sinne des PPS auf die Flugsicherung einzuwirken? Wenn ja, durch wen und in welcher Form?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

77. Wie sah die Planung in der Ursprungsfassung aus

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

-
- 78. Welchen Einfluss hatten das Architekturbüro gmp, die Mitnahme der Baupläne durch gmp und die Verzögerung durch den Rechtsstreit mit gmp auf die Fertigstellung des Flughafens und welche Kosten sind dadurch zusätzlich entstanden?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 79. Welche Folgen des Umbaus der Einkaufspassagen sind für den Brandschutz und die Entlüftung entstanden?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 80. Auf welcher rechtlichen Grundlage konnte sich gmp der Baupläne bemächtigen?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 81. Bei welchen Baumaßnahmen hat welche Firma Insolvenz angemeldet und welche Kosten in welcher Höhe sind dadurch der Flughafengesellschaft zusätzlich entstanden?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 82. Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 83. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 84. Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 85. Welche Planungen, Bauvorbereitungen und Bauarbeiten für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg gab es bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 86. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 87. Welche Fluggastkapazität ist für jeweils welchen Zeitpunkt nach diesen Planungen kalkuliert worden?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-

88. Wie wurden die Fluggastkapazitäten der einzelnen Stufen ermittelt und welche IATA Standards (International Air Transport Association) wurden zugrunde gelegt?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

89. Wie hoch war der zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags vorgesehene Finanzbedarf für Erweiterungsbaumaßnahmen am Flughafen und wie setzte sich dieser zusammen und wie sollte nach den Planungen die Finanzierung gesichert werden?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

90. Welche Auswirkungen auf Betriebskosten, Umsätze, und Gewinne wurden insoweit im Hinblick auf beabsichtigte Erweiterungen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag kalkuliert?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

91. Welche Gespräche mit Vertretern von Fluggesellschaften wurden im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung wann, von wem und mit welchem Ergebnis geführt?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

92. Welche Auswirkungen hatte die Insolvenz der Air Berlin auf den Erweiterungsbedarf und die mit einer Erweiterung im Zusammenhang stehenden Planungen?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

93. Inwieweit ergaben sich aus den Kapazitätserweiterungen zusätzliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und welche Kosten sind daraus dem Land Brandenburg entstanden?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

94. Welche gravierenden Mängel sind während der einzelnen Bauphasen im Hinblick auf den Brandschutz entstanden?

- 2. Abschnitt C. IV.

95. Wann wurden diese Mängel beseitigt?

- 2. Abschnitt C. IV.

96. Wer trug welche Kosten für die Beseitigung der Mängel

- Ohne Ergebnis.

97. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich Brandschutz zum für den Untersuchungsausschuss maßgeblichen Stichtag?

- Ohne Ergebnis.

98. Welche Kosten sind insoweit für die Mängelbeseitigung im Bereich Brandschutz entstanden?

- Ohne Ergebnis.

-
- 99. Mussten Förderbänder, Rolltreppen und Fahrstühle schon vor der Inbetriebnahme regelmäßig in Bewegung gesetzt werden, um zu gewährleisten, dass diese funktionstüchtig bleiben?**
- 2. Abschnitt C. V. 1.
-
- 100. Welche Kosten sind dafür in welcher Bauphase entstanden und wie hoch sind die Gesamtkosten für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit von Förderbändern, Rolltreppen und Fahrstühlen gewesen?**
- 2. Abschnitt C. V. 1.
-
- 101. Welche Mängel an Gebäuden sowie an den Start- und Landebahnen konnten vor der Inbetriebnahme des Flughafens festgestellt werden?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 102. Welche Kosten sind für die Beseitigung dieser Mängel entstanden?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 103. Wer hat welche Kosten im Einzelnen getragen?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 104. Welche Mängel sind im Einzelnen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Zeitpunkt wann festgestellt worden?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 105. Welche Kosten sind für die Feststellung von Mängeln entstanden und wer hat diese Kosten getragen?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 106. Welche Baumängel sind bei der Errichtung des Flughafens aufgetreten, welche nicht durch die ausführenden Unternehmen beseitigt werden konnten?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 107. Wer hat die Kosten für die durch Dritte durchgeführte Mängelbeseitigung in welcher Höhe für welche Baumängel getragen?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 108. In welchen Bauteilbereichen konnten Planungsfehler ausgemacht werden, für die die Planer haftungsrechtlich einzustehen hatten?**
- 2. Abschnitt C. V. 3.
-
- 109. Wurden die Haftungsansprüche gegen die Schuldner auch durchgesetzt?**
- 2. Abschnitt C. V. 3.
-
- 110. Welche Kosten sind aufgrund der Durchsetzung von Haftungsansprüchen, insbesondere wegen Schlechtleistung, entstanden und welche Kosten davon musste letztlich die Flughafengesellschaft selbst tragen?**
- Ohne Ergebnis.

111. In welcher Höhe standen dem Bauherrn zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsbürgschaften mit welcher Geltungsdauer zur Verfügung?

- Ohne Ergebnis.

112. In welcher Höhe wurden bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsansprüche und Gewährleistungsbürgschaften in Anspruch genommen?

- Ohne Ergebnis.

113. Welche Mängel sind bei der behindertengerechten Ausstattung und der behindertengerechten Bauausführung des Flughafens entstanden?

- Ohne Ergebnis.

114. In welchen Bauabschnitten sind in Bezug auf die behindertengerechte Ausstattung des BER Mängel entstanden?

- Ohne Ergebnis.

115. Wer hat die Kosten der Mängelbeseitigung für die bei der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung entstandenen Mängel getragen?

- Ohne Ergebnis.

116. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?

- Ohne Ergebnis.

117. Welche Mängel sind wann bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung festgestellt worden?

- 2. Abschnitt C. V. 2.

118. Welche dieser Mängel wurden noch vor der Eröffnung des BER beseitigt und welche Kosten sind dafür entstanden?

- Ohne Ergebnis.

119. Wie hoch war die Zahl der noch bestehenden Mängel im Bereich Strom-, Wasser- und Gasversorgung zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags?

- Ohne Ergebnis.

120. Welche Kosten sind der FBB GmbH durch die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens entstanden und welchen Anteil dieser Kosten trug das Land Brandenburg?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

121. In welcher Höhe wurden Zahlungen an Unternehmen geleistet, die durch den verschobenen Eröffnungstermin ihre Geschäfte im Flughafen nicht planmäßig eröffnen konnten?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.

-
- 122. Wie viele Unternehmen haben ihre Verträge für die Nutzung von Gewerberäumen auf dem Flughafengelände aufgrund der Verschiebung des Eröffnungstermins noch vor der Eröffnung des Flughafens gekündigt?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 123. Wie viele Klagen gegen die FBB GmbH gab es von Unternehmen, die ihre Geschäfte nicht planmäßig eröffnen konnten?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 124. Wie viele Arbeitnehmer von den Vertragspartnern der FBB GmbH wurden infolge der Verschiebung des Eröffnungstermins arbeitslos?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 125. Wie viele Vertragspartner der FBB GmbH mussten durch die Verschiebung des Eröffnungstermins Insolvenz beantragen?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 126. Was ist aus den von den sodann insolventen Vertragspartnern bereits eingebauten Geschäftseinrichtungen geworden?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 127. Gab es für den Verbleib bereits verbauter Geschäftseinrichtungen Ausgleichszahlungen und wenn ja, in welcher Höhe im Einzelfall?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 128. Sind Fluggesellschaften durch die Verschiebung des Eröffnungstermins als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen? Wenn ja, welche waren dies und wann sind diese als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 129. In welcher Höhe wurden Vertragsstrafen wegen der Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens gegenüber der FBB GmbH geltend gemacht und letztlich erfolgreich eingeklagt?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 130. Waren unter den Anspruchstellern bzw. Klägern auch Zulieferunternehmen, die die FBB GmbH im Rahmen einer Drittschadensliquidation in Haftung genommen haben, weil der Eröffnungstermin verschoben wurde?**
- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-
- 131. Welche Flugrouten wurden bei der ersten Planung des BER zugrunde gelegt?**
- 2. Abschnitt A. II. 1.
-
- 132. Welchen Einfluss hatte das Land Brandenburg auf die jetzt festgelegten Flugrouten?**
- 2. Abschnitt A. II. 5.
-

133. Wie ist die Entwicklung der Flugrouten in den einzelnen Planungsphasen gewesen?

- 2. Abschnitt A. II. 1.
-

134. Aus welchen Gründen und nach welchen Maßgaben wurden die von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow eingeklagten Flugrouten geändert?

- 2. Abschnitt A. II. 2.
-

135. Warum wurde kein generelles Nachtflugverbot erlassen und trotz des Urteils 76 Flüge in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr zugelassen?

- 2. Abschnitt A. II. 3.
-

136. Auf welchen rechtlichen Grundlagen basierte die Entscheidung?

- 2. Abschnitt A. II. 3.
-

137. Warum wurden die festgelegten Flugrouten bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag nicht eingehalten?

- 2. Abschnitt A. II. 6.
-

138. Aufgrund welcher rechtlichen Vorschriften ist eine Abweichung von den festgelegten Flugrouten möglich gewesen?

- 2. Abschnitt A. II. 6.
-

139. Welche Entscheidungsfreiheit bezüglich der Nichteinhaltung der Flugroute hat der jeweilige Pilot bei Start und Landung auf dem BER zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags gehabt?

- 2. Abschnitt A. II. 6.
-

140. Mit welchen Flugrouten wurde bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag geplant, soweit eine Erweiterung des BER als Regierungsflughafen und eine dritte Start- und Landebahn vorgesehen waren?

- Ohne Ergebnis.
-

141. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Flugrouten des BER?

- 2. Abschnitt A. III. 3.
-

142. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich der Flugrouten umgesetzt?

- 2. Abschnitt A. II. 3. c)
-

143. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich des Schallschutzes am BER?

- 2. Abschnitt A. III. 2.
- 2. Abschnitt A. V. 5.

144. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich des Schallschutzes umgesetzt?

- 2. Abschnitt A. II. 3. b)
 - 2. Abschnitt A. III. 2.
 - 2. Abschnitt A. IV. 1. b)
 - 2. Abschnitt A. V. 2.
 - 2. Abschnitt A. V. 5.
-

145. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Grundstücksgeschäfte, die im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens getätigt wurden?

- Gemäß Beschluss 7-2/13/95 nicht untersucht.
-

146. Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert?

- 2. Abschnitt D. II. 1.
-

147. Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?

- 2. Abschnitt D. II. 1.
-

148. Ergaben sich aus der Doppelrolle des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte, Interessenkonflikte und wie wurde mit diesen umgegangen?

- 2. Abschnitt D. II.
-

149. Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?

- 2. Abschnitt D. II.
-

150. Ergaben sich aus der Doppelrolle des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte und zugleich als Ministerpräsident für die Genehmigungsbehörde Brandenburgs zuständig war, Interessenkonflikte?

- Ohne Ergebnis.
-

151. Wann hat sich das Land Brandenburg mit den anderen Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht?

- 2. Abschnitt D. III. 1. und 2.
-

152. Ist dieser Austausch protokolliert worden?

- 2. Abschnitt D. III. 1.
-

153. Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner und falls ja, in welcher Form?

- 2. Abschnitt D. III. 1. und 3. c) und d)

154. Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?

- 2. Abschnitt C. IV.
- 2. Abschnitt D. III. 1. und 3. c) und d)

155. Welche Anfragen, Stellungnahmen und Prüfungen durch den Bundesrechnungshof und/oder die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sind während des Neubaus des Flughafens Berlin Brandenburg eingegangen, beantwortet und zur Kenntnis genommen worden und wie wurde im Rahmen der Bauplanung und der Baudurchführung seitens der Flughafengesellschaft

- 2. Abschnitt D. IV. 1.

156. Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt?

- 2. Abschnitt D. IV. 2.

157. Übten die mit der Wirtschaftsprüfung im Rahmen des Neubaus des Flughafens beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften auch eine beratende Funktion aus? Wenn ja in welchem Umfang und zu welchen Themen?

- 2. Abschnitt D. IV. 2.

158. Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?

- Ohne Ergebnis.

159. Wie viele Sonderprüfungen zu welchen Themenbereichen wurden seit Beginn des Neubaus des Flughafens Berlin-Brandenburg bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag bei welchen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften durch die Flughafengesellschaft und/oder ihre Anteilseigner in Auftrag gegeben und was sind die Ergebnisse der jeweiligen Sonderprüfungen gewesen?

- 2. Abschnitt D. IV. 2.

160. Gabe es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden, und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeten Sonderprüfungen umgegangen?

- Ohne Ergebnis.

161. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK IGR GmbH und J.S.K. GmbH zusammensetzte?

- 2. Abschnitt D. IV. 2.

-
- 162. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass die Büros gmp und J.S.K. zuvor mit der Bauplanung des Terminals beauftragt worden waren und nunmehr auch mit Prüfungs- und Überwachungsleistungen betraut wurden, das heißt, sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog?**
- 2. Abschnitt D. IV. 2.
-
- 163. Sofern dies dem Aufsichtsrat bekannt war: Wie bewertete er diesen Umstand?**
- 2. Abschnitt D. IV. 2.
-
- 164. Nach welchen Kriterien wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH ausgewählt?**
- 2. Abschnitt D. IV. 2.
-
- 165. Zu welchen Konditionen ist diese Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und seit wann mit der Prüfung der FBB GmbH beschäftigt gewesen?**
- Ohne Ergebnis.
-
- 166. In welcher Form konnte die Firma EY auf die Entscheidungen der Gesellschafter Einfluss nehmen?**
- 2. Abschnitt D. IV. 2.
-
- 167. Wie wurde die Arbeit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH durch die Gesellschafter überprüft, insbesondere vor dem Hintergrund, dass EY auch für das insolvent gegangene DAX-Unternehmen Wirecard tätig gewesen war und dieses Prüfungsmandat seit Oktober 2020 Gegenstand eines Untersuchungsausschusses im Deutschen Bundestag war?**
- 2. Abschnitt D. IV. 2.

C. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ordentliche Mitglieder des Untersuchungsausschusses 7/2	58
Tabelle 2: Stellvertretende Mitglieder des Untersuchungsausschusses 7/2.....	59
Tabelle 3: Obleute des Untersuchungsausschusses 7/2.....	60
Tabelle 4: Obleute des Untersuchungsausschusses 7/2.....	61
Tabelle 5: Referentinnen und Referenten der Fraktionen.	62
Tabelle 6: Übersicht der Sitzungen mit der jeweiligen Tagesordnung des Untersuchungsausschusses 7/2.....	80
Tabelle 7: Übersicht der beigezogenen Akten und sonstigen Unterlagen.....	90
Tabelle 8: Übersicht der Auskunftersuchen.....	91
Tabelle 9: Übersicht der per Verlesung von Schriftstücken gemäß § 25 Abs. 1 UAG eingeführten Beweismittel.....	92
Tabelle 10: Übersicht der Vernehmungen und Anhörungen sowie Dauer und Protokollumfang.....	94
Tabelle 11: Übersicht rechtlicher Beistand von Zeugen.....	95
Tabelle 12: Übersicht Zeugen und Sachverständige mit Fristverzicht.....	96
Tabelle 13: Übersicht Zeugen ohne Fristverzicht.....	97
Tabelle 14: Übersicht der zum Themenkomplex Flugrouten und Schallschutz vernommenen Zeuginnen und Zeugen.....	115
Tabelle 15: Übersicht der zum Themenkomplex Finanzen vernommenen Zeuginnen und Zeugen.....	265
Tabelle 16: Übersicht der zum Themenkomplex Technik und Baumängel vernommenen Zeuginnen und Zeugen.....	338
Tabelle 17: Übersicht der zum Themenkomplex Aufsichtspflicht als Gesellschafter vernommenen Zeuginnen und Zeugen.....	373

Band II

- Sondervoten gemäß § 28 Absatz 3 UAG -

Im **zweiten Band** des Berichtes finden sich die vom Mehrheitsbericht abweichenden Sondervoten, deren Inhalt alleinig in der Verantwortung der jeweiligen Fraktionen liegt. Das Recht zur Abgabe eines abweichenden Votums folgt aus § 28 Absatz 3 des Gesetzes über die Einsetzung und das Verfahren von Untersuchungsausschüssen des Landtages Brandenburg (Untersuchungsausschussgesetz – UAG).

1. Abschnitt: Sondervotum der AfD-Fraktion

Untersuchungsausschuss 7/2

Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER)

Sondervotum der AfD-Fraktion

– Sondervotum gemäß § 28 Absatz 3 UAG –

1. Abschnitt: Sondervotum der AfD-Fraktion 896

Vorwort	899
I. Themenkomplex: Flugrouten und Schallschutz	901
1. Standortentscheidung	901
2. Aktiver Schallschutz	905
a) Flugverfahren.....	905
b) Entgelte.....	908
3. Passiver Schallschutz	909
a) Standortentscheidung.....	909
b) Nachtflugverbot.....	910
c) Kostenentwicklung Schallschutz und Schallschutzniveau	911
d) Regelung Flugzeiten.....	915
e) Schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung	918
f) Fehlerhafte Gutachten	921
g) Einhaltung der Schutzzonen nach Inbetriebnahme.....	923
II. Themenkomplex: Finanzen	926
1. Entwicklung der Kosten	927
2. Möglichkeiten des Gesellschafters Land Brandenburg	929
3. Kommunikation in der FBB und ihren Gremien	931
III. Themenkomplex: Technik und Baumängel.....	934
1. Brandschutzsystem.....	934
2. Sonstige Mängel und Haftung.....	936
3. Änderungen ab 2012	938
4. Verantwortung.....	940
IV. Themenkomplex: Aufsichtspflicht der Gesellschafter und des Aufsichtsrates.....	941
1. Besetzung des Aufsichtsrates.....	944
2. Kritik Landesrechnungshof Brandenburg und Folgerungen	945
V. Zusammenfassung und Fazit.....	947

Vorwort

Die AfD-Fraktion im Landtag Brandenburg hat sich dafür eingesetzt, dass der dringend notwendige Untersuchungsausschuss „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg ‚Willy Brandt‘ (BER)“ vom Landtag beschlossen worden ist und seine Arbeit aufnehmen konnte.

Dabei geht es uns um Gerechtigkeit – für die Anwohner des BER, die vom Fluglärm betroffen sind, Gerechtigkeit für die Arbeitnehmer, die auf den Flughafen und die immer wieder abgesagten und neu angekündigten Eröffnungstermine vertraut haben, für die Gewerbetreibenden, die im Vertrauen auf die Einhaltung angekündigter Termine viel Geld für ihre Geschäfte in den Flughafengebäuden investiert haben und doch nie oder erst viele Jahre später als ursprünglich geplant eröffnen konnten.

Außerdem bleibt die stets wesentliche Frage, inwieweit nach haushalterischen Grundsätzen verfahren wurde, sparsam und wirtschaftlich mit dem Geld der Steuerzahler umzugehen. In diesem Zusammenhang muss gerade die Verantwortlichkeit von Geschäftsführung und Aufsichtsrat geprüft werden.

Es geht uns jedoch auch um die politische Verantwortung der rot-schwarz-grünen Landesregierung. Unser Arbeitskreis „Untersuchungsausschuss BER“ der AfD-Landtagsfraktion hat im Zuge seiner Recherchen und des Studiums der Akten festgestellt, dass bereits alleine der komplette Prüfbericht des Landesrechnungshofes Brandenburg zum BER eine Anklageschrift gegen die Landesregierung Brandenburg darstellt. Der größte Vorwurf: nicht oder nur mangelhaft wahrgenommene Aufsichtspflicht der Vertreter des Anteilseigners Land Brandenburg am Flughafen BER im Aufsichtsrat der Betreibergesellschaft Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB GmbH) mit der Folge: Bauchaos, vielfache Verschiebungen der Eröffnung und eine daraus folgende massive und unnötige Kostensteigerung.

Um diesen Vorwürfen nachzugehen und politische Konsequenzen daraus für die Verantwortlichen zu ziehen, war die Arbeit dieses Untersuchungsausschusses sehr wichtig. Das bedeutet, Gerechtigkeit für die Bürger herstellen zu können, die Tag für Tag teilweise sehr stark unter dem Fluglärm zu leiden haben. Denn mitnichten hat die FBB GmbH in vollem Umfang den versprochenen „weltbesten Schallschutz“ gewährleistet. Vielmehr wurde über Jahre nur ein reduziertes Programm zum Schallschutz gefahren. Warum? Auf wessen Veranlassung hin? Mit welchen Auswirkungen für die Betroffenen? Nur drei von Hunderten Fragen, die sich die Bürger und wir stellen und für die der Untersuchungsausschuss BER Antworten finden musste.

Ordentliche Mitglieder für die AfD-Fraktion waren Daniel Freiherr von Lützow als Obmann der AfD-Fraktion, Sabine Barthel und Felix Teichner. Stellvertretende Mitglieder vonseiten der AfD-Fraktion waren Peter Drenke, Lars Günther, Rolf-Peter Hooge und Dr. Philip Zeschmann.

I. Themenkomplex: Flugrouten und Schallschutz

1. Standortentscheidung

Das im Verlauf der Planungen zum Neubau des Flughafens durchgeführte Raumordnungsverfahren ergab, dass im Hinblick auf die Raumordnung und die Lärmbelastung durch den Flugbetrieb die ländlichen Gebiete Sperenberg und Jüterbog-Ost als geeignet für den Bau eines Großflughafens angesehen wurden. Im Ergebnis des Verfahrens kam der Single-Standort Schönefeld-Süd, stadtnah und mit einem dicht besiedelten Umland, dagegen nicht für den Bau des neuen Großflughafens infrage. So landete Schönefeld auch auf dem letzten Platz unter insgesamt sieben untersuchten Standorten.

Berlins Regierender Bürgermeister Diepgen (CDU), Brandenburgs Ministerpräsident Manfred Stolpe (SPD) und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) gaben am 28. Mai 1996 dennoch bekannt, sich zugunsten von Schönefeld als Standort für den neuen Flughafen entschieden zu haben.

Bezüglich dieser Entscheidung in Missachtung der berechtigten Interessen der vom Fluglärm betroffenen Anwohner und gegen wesentlich besser beurteilte potenzielle Standorte wie Sperenberg und Jüterbog im Auswahlverfahren fragte der Abgeordnete Daniel Freiherr von Lützwitz (AfD-Fraktion) den Zeugen Matthias Platzeck, zu dem fraglichen Zeitraum Umweltminister des Landes Brandenburg:

Zeuge Matthias Platzeck: „Also, es gab ja dann den berühmten Tag oder die Nacht des Konsensbeschlusses; 96 war das dann wohl. Und danach ist ja viel - - Also die Kollegen - - Also, es waren ja insbesondere die beiden Minister - - also der Regierende Bürgermeister Diepgen und der Ministerpräsident unseres Landes, Manfred Stolpe, und, ich glaube, der Verkehrsminister des Bundes war damals Herr Wissmann. Und die haben sich zurückgezogen, um mit dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens umzugehen.“

Raumordnungsverfahrensergebnisse sind rechtlich nicht bindend, anders als bei einem Planfeststellungsbeschluss. Ich will jetzt nicht sagen, dass es nur den Charakter einer Empfehlung hat, aber es ist auf jeden Fall nicht rechtsverbindlich.

Wir haben natürlich gehofft – das verhehle ich nicht – aus Sicht, aus Umweltsicht und aus der Sicht meines Hauses damals, dass dieses Raumordnungsverfahren auch das Gewicht entfaltet, dass dann Sperenberg oder Jüterbog zum Standort werden. Aber es kam anders. Schönefeld ist das Ergebnis dieser Beratung gewesen. Und danach gab es natürlich viele Deutungen; manche haben sich später bestätigt, was mir so erinnerlich ist. Manche waren vielleicht nur Vermutungen. Ich will das einfach noch mal zurückrufen: Aus Berliner Sicht war die Unterstellung – und Herr Diepgen hat das, glaube ich, auch nie richtig bestritten; aber das weiß ich nicht mehr, das könnte ich hier nicht zu

Protokoll geben – , dass einmal Sperenberg und Jüterbog ihm zu weit weg waren. Also, aus Berliner Sicht war das – man darf nicht vergessen Anfang der 90er-Jahre – tiefer Osten, irgendwo jwd.

Und zweitens natürlich die Bedenken, was sich um den Flughafen herum entfalten wird. Wenn man Frankfurt gesehen hat, wann man München, was ja im Entstehen war, vermutet hat, dann hatte man einfach auch die Bedenken, dass dann von den wirtschaftlichen Auswirkungen zu wenig in Berlin, für den Arbeitsmarkt von Berlin - - Das waren ja damals alles noch die zentralen Themen, dass Arbeit entstehen sollte, Wertschöpfung entstehen sollte. Und da waren wahrscheinlich Vorbehalte.

Beim Bund war es schwieriger einzuschätzen. Da kann ich nur von dem ‚on dit‘, was damals umging, etwas sagen, dass der Bund ja Eigner von Frankfurt und München war und gesagt wurde: Man möchte keinen Standort haben, der sich zu sehr entfalten kann und am Ende diesen beiden Standorten das Wasser abgräbt. Es ging ja noch der Streit: Wer wird das Drehkreuz neben Frankfurt werden? – Wir wissen heute, dass es München geworden ist. Aber das war damals alles noch offen. Und das war die Debatte, und so ist, glaube ich, dieser Konsensbeschluss dann auch zustande gekommen. Manfred Stolpe hat mir gegenüber zum Ausdruck gebracht, dass er nicht glücklich ist über diese Entscheidung. Das hat er später ja auch öffentlich gesagt. Aber, ja: Zwei zu eins, sage ich mal einfach. So ist es dann.

Wir waren im Umweltministerium ausgesprochen unglücklich, weil wir seinerzeit – und das haben ja die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens auch deutlich gemacht – schon gesehen haben, dass die Lärmschutzproblematik uns jetzt in ganz anderer Schärfe begleiten wird als das da draußen; wären zwar auch zwei, drei Gemeinden gewesen, aber zahlenmäßig überhaupt kein Vergleich. Und so ist es ja letztlich dann auch gekommen.“

Abgeordneter Freiherr von Lütow (AfD-Fraktion): „[...] Sie haben jetzt gerade ausgeführt, dass die Standortentscheidung ja eigentlich mehr oder weniger gar nicht von Brandenburger Seite aus geführt worden ist, die zu den hohen Lärmbelastungen führte, sondern mehr oder weniger eine Zwei-zu-eins-Entscheidung war, wo ein Verkehrsminister Wissmann und damals Diepgen, hatten Sie gesagt, glaube ich, zuständig waren, die im Prinzip unseren damaligen Ministerpräsidenten überstimmt haben und ihre eigenen Interessen durchgesetzt haben gegen die Interessen des Landes Brandenburg. Hatten wir dort keine Möglichkeit gehabt, irgendwie zu intervenieren, zu sagen: Nee, dann machen wir es nicht, oder ist es - - Warum ist da nicht gehandelt worden in dem Sinne, weil man ja von vornherein sehen konnte, dass uns das sehr, sehr mehr belasten würde – auch geldlich, auch mit Lärm?“

Zeuge Matthias Platzeck: „[...] Es hätte - - Die einzige Möglichkeit, die real vorhanden gewesen wäre, wäre, wenn sich in Schönefeld der Bau des Flughafens als undurchführbar erwiesen hätte im Planfeststellungsverfahren oder wo auch immer. Das andere war eher - und so ist es damals auch, glaube ich, konnotiert worden in der Öffentlichkeit - eine politische Entscheidung. Die war möglich. Die war legitim. Und wir haben - - Und Sie können sich vorstellen, da wir doch in Brandenburg relativ fest von der Tauglichkeit von Sperenberg überzeugt waren: Hätte es Möglichkeiten gegeben – sachliche und rechtliche -, hätten wir die auch genutzt; aber die gab es halt nicht.“⁹⁵⁷

Dass die Entscheidung dennoch für Schönefeld als Standort des neuen Flughafens ausfiel, erfolgte also unter rein politischen Gesichtspunkten. Es ging konkret darum, einen unliebsamen Konkurrenten in dem damals strittigen Verfahren um ein zweites Luftdrehkreuz in Deutschland neben dem bereits in Frankfurt am Main bestehenden auszuschalten. Heute wissen wir, dass es München geworden ist:

„Die Bundesregierung positionierte sich zugunsten des Standortes Schönefeld. Ohne sich in der Frage der Eignung der beiden Standorte festzulegen, problematisierte der Bund von Anfang an die Finanzierung des Standortes Sperenberg. Dies betraf insbesondere die Kosten der Verkehrsanbindung. Die Zeugen Diepgen und Böger erklärten das mangelnde finanzielle Engagement des Bundes damit, dass die Bundesregierung kein starkes Interesse daran hatte, ein Luftverkehrsdrehkreuz zu schaffen, das in Konkurrenz zu den Flughäfen Frankfurt und München treten konnte. Dies sei wiederum auf die Einflussnahme durch die Lufthansa zurückzuführen, die sich mit einem Engagement in Berlin zurückhielt.“⁹⁵⁸

Im weiteren Verlauf der Vernehmung des Zeugen Matthias Platzeck sollte eine Aussage in seiner Vernehmung nicht unerwähnt bleiben, die ein interessantes Verständnis des Zeugen zur Frage einer richtigen oder falschen Entscheidung offenlegt:

Zeuge Matthias Platzeck: „Vielleicht eine Bemerkung vorweg: Ich hatte vorhin nicht gesagt, dass es der falsche oder nicht mögliche Standort ist. Ich habe nur gesagt, das war aus unserer Sicht in der Relation – das Leben spielt sich ja in Relationen ab – der am wenigsten geeignete von denen, die da untersucht wurden. Ich bin ja auch ein sehr disziplinierter Mensch. Wenn der Konsensbeschluss, mit meinem Ministerpräsidenten

⁹⁵⁷ Daniel Freiherr von Lützow (AfD) und Zeuge Matthias Platzeck (SPD), Wortprotokoll der Vernehmung vom 10.03.2023, WP 7/2, S. 71 ff.

⁹⁵⁸ Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 18. Wahlperiode, Drucksache 18/4010 zweiter Komplex, Sondervotum der Fraktion AfD, S. 741.

damals an der Spitze, diesen Standort kürt, dann kann es nicht der falsche Standort sein. Dann ist es auf jeden Fall ein irgendwie dann trotzdem richtiger Standort.“⁹⁵⁹

Damit sagt der Zeuge Platzeck im Prinzip aus, dass eine Entscheidung des eigenen Ministerpräsidenten nicht falsch sein kann. Sie ist seiner Auffassung nach „irgendwie dann trotzdem“ richtig.

Somit verzichteten die drei Gesellschafter auf den Neubau eines Flughafens für die Region Berlin-Brandenburg. Stattdessen sollte der bereits existierende Flughafen Schönefeld zum Airport Berlin Brandenburg International BBI ausgebaut werden. Die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof würden dann geschlossen. Zur Finanzierung des Airports sollte laut Beschluss privates Kapital akquiriert werden. Von 1996 bis 1999 folgten dann die Planung des Flughafens und die Einreichung des Planfeststellungsantrags. Von 1997 bis 2003 wurde über die Privatisierung des Bauvorhabens und die Vergabeverfahren verhandelt. Die Privatisierung wurde schlussendlich nicht umgesetzt und die Planungsunterlagen gingen an die Flughafengesellschaft über (s. u). Im Jahr 2005 gab das Bundesverwaltungsgericht den Eilanträgen mehrerer Anwohner gegen die Sofortvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Schönefeld-Ausbau weitgehend statt. Und das Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg wies die Klagen von fünf Luftfahrtunternehmen gegen die Schließung von Berlin-Tegel zurück. Der Widerruf der Betriebsgenehmigung sollte nach der Inbetriebnahme des BER wirksam werden.

⁹⁵⁹ Zeuge Matthias Platzeck (SPD), Wortprotokoll der Vernehmung vom 10.03.2023, WP 7/2, S. 78.

2. Aktiver Schallschutz

a) Flugverfahren

Flugverfahren, auch Flugrouten genannt, sind standardisierte, festgelegte Regelungen für die Abwicklung des Luftverkehrs innerhalb von Flugverkehrskontrollzonen für An- und Abflüge zu und von Flugplätzen auf Bundesebene und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Erlassen werden die von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vorgeschlagenen Flugverfahren durch das BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) in Form von Rechtsverordnungen, die im *Bundesanzeiger* veröffentlicht werden.

Als konkrete Verhaltensanweisungen sind sie vom Luftfahrzeugführer zwingend zu beachten, sofern keine abweichende Flugverkehrskontrollfreigabe vorliegt. Flugverfahren sind standardisierte und vorweggenommene Flugverkehrskontrollfreigaben. Sie dienen der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Fluglotsen ist es erlaubt, von den vorgegebenen Flugverfahren abzuweichen, indem sie bei Bedarf die Luftfahrzeuge unabhängig leiten. Dies kann außerhalb von Flugverfahren zu zusätzlichen Überflügen führen. Dabei ist zu beachten, dass die Mindestflughöhe eingehalten wird.

Ein großes Problem mit weitreichenden Folgen hinsichtlich der Flugverfahren war das zeitliche Auseinanderliegen des Planfeststellungsbeschlusses und der endgültigen Festlegung der Flugverfahren. So sahen die vorläufigen Flugverfahren Geradeaus-Starts und Geradeaus-Landungen vor:

„Aus dem Planfeststellungsantrag der Flughafengesellschaft geht auch hervor, dass der Parallelflugbetrieb nicht eine bloße Nutzungsmöglichkeit war, die sich die Flughafengesellschaft für einen späteren Zeitpunkt offenhalten wollte; vielmehr war diese Art der Nutzung aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens bereits ab der Eröffnung des Flughafens eingeplant.“⁹⁶⁰

Die dauerhaften Flugverfahren hatte die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) erst 2010 öffentlich bekannt gegeben. Dem Brandenburger Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) war die Notwendigkeit abknickender Flugrouten bei Parallelbetrieb allerdings spätestens durch ein Schreiben der DFS mit Datum vom 20. August 1998 bekannt.⁹⁶¹ Die FFB, der die Notwendigkeit der Abweichung der Flugverfahren ebenfalls bereits

⁹⁶⁰ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 178.

⁹⁶¹ Vgl. DFS GmbH Region Ost (Krüger), Schreiben an das MSWV Brandenburg (Bayr) vom 20.08.1998, DFS 1, Bl. 63 f., zitiert im Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 168.

bekannt war, verweigerte aus Zeit- und Kostengründen eine Neuberechnung.⁹⁶² Beide führten damit die Öffentlichkeit, insbesondere davon betroffene Bürger, bis Ende 2010 in die Irre. Wäre das bereits 1998 bekannt geworden, hätten die Proteste der Bürger sicherlich nicht erst 2013 und damit nach dem Baubeginn eingesetzt, sondern lange Zeit vor diesem – mit einer dramatisch höheren Chance, den Flugbetrieb am dafür ungeeigneten Standort Schönefeld doch noch zu verhindern und gegebenenfalls massive Verschwendungen von Steuergeldern durch Bauprobleme erst gar nicht entstehen zu lassen.

Dass für den sogenannten unabhängigen Parallelbetrieb eine Abweichung der Abflug- und Anflugkurse erforderlich sein würde, war der Flughafengesellschaft somit bekannt.

Der Abgeordnete Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion) befragte den Zeugen Carl Ahlgrimm, den ehemaligen Vorsitzenden der Fluglärmkommission, zu dem Themenbereich Flugverfahren (Flugrouten):

Abgeordneter Freiherr von Lützow (AfD): „Haben Sie bezüglich des Ausbaus des Schallschutzes und der Umlegung der Flugrouten noch Sachverhalte mitzuteilen, die für unsere Beurteilung des Themenbereichs Schallschutz und Flugrouten wichtig sein könnten aus Ihrer Sicht?“⁹⁶³

Hierzu antwortete der Zeuge Carl Ahlgrimm:

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Also, die wichtigste Botschaft ist natürlich, dass es eine Krux ist, das Planfeststellungsverfahren und Festlegung von Flugrouten zu völlig unterschiedlichen Zeitpunkten stattfinden, sprich, dass also im Fall des BER ein Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2004 gefasst wird und die eigentlichen Flugverfahren, die eigentlichen Flugrouten erst sehr viel später dann festgelegt werden.“

Besonders problematisch am Standort Schönefeld ist auch noch, dass man beim Planfeststellungsverfahren noch davon ausgegangen ist, dass man parallel auf der Nord- und Südbahn starten und landen kann, also geradeaus ohne jede Abknickung, und dass sich dann aber herausgestellt hat: Dem ist mitnichten so, denn mindestens eine der beiden Bahnen muss beim Start um 15 Grad abknicken, weil ansonsten die Sicherheit nicht gewährleistet ist.“⁹⁶⁴

Aus diesem Umstand hat sich bei allen Beteiligten große Verunsicherung ergeben, mit weiteren Folgen für viele vom Fluglärm Betroffene:

⁹⁶² Vgl. Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 174 f.

⁹⁶³ Daniel Freiherr von Lützow (AfD), Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.04.2023, WP 7/2, S. 109.

⁹⁶⁴ Zeuge Carl Ahlgrimm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.04.2023, WP 7/2, S. 109 f.

Zeuge Carl Ahlgrimm: „Das hat dazu geführt, dass viele Menschen dann tatsächlich erst im Nachhinein viele, viele Jahre nach dem Planfeststellungsbeschluss begriffen haben, dass sie von diesem Flughafen und von dem Fluglärm auch betroffen sind.“⁹⁶⁵

Die Folge der Festlegung des für den Parallelbetrieb beider Start- und Landebahnen notwendigen Abknickens um 15 Grad war, dass sich der Lärmschutzbereich ausweitete und die Zahl der anspruchsberechtigten Haushalte von 26 000 um 500 auf dann 26 500 Haushalte anstieg, die zu dem fraglichen Zeitpunkt vom Fluglärm so intensiv betroffen waren, dass sie anspruchsberechtigt waren.⁹⁶⁶

Einen weiteren wesentlicher Kritikpunkt an den Planungsarbeiten zum Neubau des Flughafens am Standort Schönefeld stellte die offensichtlich mangelnde Beteiligung der von den Flugverfahren betroffenen Bevölkerung dar. Hierzu äußerte sich bereits der 1. Berliner Untersuchungsausschuss in seinem Abschlussbericht:

„Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die interessierten Anwohner zwar die Möglichkeit hatten, ihre potenzielle Betroffenheit zu erkennen, die Flughafengesellschaft hatte aber kein Problembewusstsein hinsichtlich der missverständlichen Auslegung der Flugrouten. Die Tatsache, dass die Planfeststellungsunterlagen nur in den Gemeinden öffentlich ausgelegt wurden, die innerhalb der ermittelten Lärmkonturen lagen, verstärkte die negative Wirkung auf die Öffentlichkeit.“⁹⁶⁷

Hierin ist ein Fehler bei der Beteiligung der Öffentlichkeit zu sehen. Dieser Auffassung war ebenfalls das Bundesverwaltungsgericht.⁹⁶⁸

„Es wäre wünschenswert gewesen, möglichst viele betroffene Anwohner frühzeitig zu informieren, möglicherweise durch die Darstellung mehrerer möglicher Flugroutenverläufe und Lärmkonturen sowie durch eine deutlichere Sensibilisierung für die Tatsache, dass die Flugroutenplanung vorläufig sei, da bereits mit abknickenden Flugrouten gerechnet werden musste.“⁹⁶⁹

⁹⁶⁵ Ebd., S. 110.

⁹⁶⁶ Vgl. Halberstadt, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, S. 40.

⁹⁶⁷ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 187 f.

⁹⁶⁸ Vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 31. Juli 2012 – BVerwG 4 A 5000.10 Rn. 105.

⁹⁶⁹ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 188.

Ohne Zweifel müssen vor Eingriffen, wie der vorliegend massiven Lärmbelastung, Betroffene zukünftig deutlich öffentlich erkennbar und frühzeitig über die ihnen bevorstehenden belastenden Maßnahmen informiert werden. Ganz anders stellte sich dies bei den im Verfahren frühzeitig bekannten abknickenden Flugverfahren bei Parallelbetrieb dar. Diese waren der Landesregierung seit August 1998 bekannt. Durch Verschweigen hinterging die damalige Landesregierung folglich die Anwohner, wahrscheinlich um deren Protest in dieser frühen Phase des Neubauprojektes zu verhindern. Eine Landesregierung, die dermaßen die berechtigten Interessen ihrer Bürger hintergeht, muss dafür zur Verantwortung gezogen werden.

b) Entgelte

Im Verlauf der Befragung des Zeugen Dr. Kai Johannsen, Leiter Immissionsschutz der FBB GmbH, wurde auch die Problematik angesprochen, was der FBB an Möglichkeiten zur Verfügung steht, um die Lärmbelastung für die betroffenen Anrainer des BER zu verringern:

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „[...] Was wir machen, ist, dass wir sehen, an welchen Hebeln die FBB eventuell Einfluss nehmen könnte. Da sehe ich hauptsächlich die Entgelte. Und bei den Entgelten sind wir tätig geworden. Die haben wir so angepasst, dass es hoffentlich dazu führen wird, dass die kostenbewusstesten Airlines, sage ich mal, ihre Flugverfahren wieder ändern oder anpassen und dann leiser sind. Das werden wir beobachten. Aber das ist ein Prozess, der geht nicht von heute auf morgen; das muss man über Jahre beobachten. Die Flugverfahren werden jetzt nicht per Fingerschnipp von heute auf morgen geändert. Das ist eher ein längerer Prozess.

[...] wir haben als Flughafen relativ wenig Einfluss darauf, weil der Lärm wird ja dadurch bestimmt, erstens mal, wo die Flugzeuge langfliegen – das bestimmt die Flugsicherung – und dann natürlich, wie die Piloten sich verhalten, wie die Schubstellungen sind. Darauf haben wir indirekt Einfluss, und das haben wir ja auch geltend gemacht über die Entgeltordnung [...].“⁹⁷⁰

Problematisch wird es jedoch in dem Fall, wenn die Wirkung einer Entgeltordnung durch Ausnahmen relativiert wird. So nimmt die FBB sogenannte verkürzte Starts (auch Short Take-off), bei denen die Lärmbelastung für Anwohner erheblich stärker ausfällt, von erhöhten Entgelten aus.

⁹⁷⁰ Zeuge Dr. Kai Johannsen, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.04.2023, WP 7/2, S. 80 f.

3. Passiver Schallschutz

a) Standortentscheidung

Das Thema des passiven Schallschutzes am BER hängt eng mit der Frage der Standortwahl für den neuen Großstadtflughafen Berlin-Brandenburg zusammen. Es stellt eines der großen Probleme des Flughafens dar. So wurde das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen, dann jedoch erfolgreich beklagt, weil für diesen Flughafenstandort im Planfeststellungsbeschluss 2004 zunächst ein 24-Stunden-Betrieb vorgesehen war. Das Bundesverwaltungsgericht hatte hierzu in seinem Urteil vom 18. März 2006 festgestellt, dass ein solcher Betrieb an dem gewählten Standort nicht möglich ist.⁹⁷¹

Im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ist geregelt, dass durch bauliche Schutzmaßnahmen in der Umgebung von Flugplätzen der Schutz der Nachbarschaft vor Fluglärm sicherzustellen ist.⁹⁷² Dafür werden um Flugplätze Lärmschutzbereiche mit verschiedenen Schutzzonen eingerichtet.⁹⁷³

Mit Fragen der Lärmbelastung durch den Flughafenbetrieb und des erforderlichen Schallschutzes hatte sich vorab der 1. Untersuchungsausschuss im Abgeordnetenhaus von Berlin beschäftigt. „Beim Vergleich der in Frage kommenden Standorte anhand standortbedingter bedeutsamer Faktoren habe sich gezeigt, dass, als einer der wichtigsten Faktoren, die voraussichtlich hohe Lärmbelastung der betroffenen Einwohner durch den Flugbetrieb gegen den Standort Schönefeld gesprochen hat.“⁹⁷⁴ Deswegen habe insbesondere auch die Möglichkeit eines 24-Stunden-Betriebes, wie sie durch die Flughafengesellschaft im Raumordnungsverfahren beantragt worden sei, infrage gestanden.

Aufgrund der Regelungen zum Schallschutz für Anrainer in dicht besiedelten Gebieten im Bereich von Flughäfen hätte man frühzeitig zu dem Ergebnis kommen müssen, dass der Flughafenneubau am gewählten Standort vor allem gegen Brandenburger Interessen wissend verstößt. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch das im Grundgesetz festgeschriebene Recht auf körperliche Unversehrtheit, welches mit der Standortentscheidung, die

⁹⁷¹ Vgl. Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 160.

⁹⁷² Vgl. Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550).

⁹⁷³ Vgl. § 2 Abs. 1 u. 2 FluLärmG.

⁹⁷⁴ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 73.

von der damaligen SPD-Landesregierung unter Ministerpräsident Manfred Stolpe (SPD) mitgetragen wurde, keine Beachtung fand.

b) Nachtflugverbot

Am 20. Oktober 2009 erging ein Planergänzungsbeschluss aufgrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006, der ein generelles Nachtflugverbot in der Zeit von 0 Uhr bis 5 Uhr sowie eine Kontingentregelung in den Randzeiten vorgesehen habe.⁹⁷⁵

Ein angestrebtes Nachtflugverbot, das sich aus dem erfolgreichen Volksbegehren für eine vom Flugverkehr ausreichend freie Nacht ergibt, kann das Bundesland Brandenburg ohne die Unterstützung der beiden anderen Gesellschafter Berlin und Bund alleine nicht durchsetzen.

Die sich aus der Entscheidung für den Standort Schönefeld zwangsläufig ergebende Problematik hoher Kosten für einen dem Standort adäquaten passiven Schallschutz der betroffenen Anwohner ist somit hausgemacht. Dies gilt ebenfalls für die Unmöglichkeit des ursprünglich am Standort angestrebten 24-Stunden-Flugbetriebes.

⁹⁷⁵ Vgl. Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 160.

c) Kostenentwicklung Schallschutz und Schallschutzniveau

Die Zeugin Christine Dorn machte in ihrer Aussage auch Angaben zur Höhe des anfänglichen Schallschutzbudgets:

Zeugin Christine Dorn: „Und wenn man jetzt mal vergleicht, mit welchen Kosten der Flughafen selber geplant hat, um diesen Standort zu rechtfertigen, obwohl ja im Raumordnungsverfahren das Thema rauf und runter war, dass der Lärmschutz für diesen Standort ein ganz großer Knackpunkt ist [...]. Karin Ludwig hat eine Kostenschätzung eines Schallschutzprogramms für den Flughafen BBI vorgenommen, datiert vom 31.01.2001, und da stehen zwei Zahlen drauf, bezogen auf passiven Schallschutz: Anzahl der Wohneinheiten mit Anspruch auf passiven Schallschutz ca. 985, Gesamtkosten netto 2.318.675 D-Mark, 2,3 Millionen D-Mark. Und zusätzlich, sozusagen gewissermaßen als Worst Case, falls da noch Dachdämmungen mit reinkämen, kommen für 132 Wohneinheiten noch mal 1.098.000 Euro [!] dazu, also insgesamt 3,4 Millionen D-Mark. Mit diesen Zahlen ist die Flughafengesellschaft, ja in den Genehmigungsprozess reingegangen. [...] Tausendmal wurde gesagt: Die Schallschutzmaßnahmen sollen gewährleisten, dass im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine Flugzeuge lauter werden als 55 dB.“⁹⁷⁶

Diese aus heutiger Sicht kaum fassbare niedrige Summe für den Anwohnerschallschutz am BER wuchs in den folgenden Jahren nach Aussage der Zeugin Fölster, ehemalige Finanzgeschäftsführerin der FBB, erheblich:

Zeugin Heike Fölster: „Also, als ich angefangen bin, war in der Planung - - Ich weiß es immer nicht: Waren es 130, 140 oder 150 Millionen Schallschutz, mit denen wir gestartet sind? – Dann gab es kurze Zeit später ein Gerichtsurteil, da waren wir bei Pi mal Daumen 300 Millionen, weil andere Dezibelwerte gemessen wurden und auch andere, glaube ich, Entschädigungsalgorithmen – das weiß ich nicht mehr so genau - - Und final waren dann nachher 730, 750 – auf jeden Fall so eine Dreiviertelmilliarde. Das war mehr, als alle anderen deutschen Flughäfen in Deutschland für Schallschutz ausgegeben haben.“⁹⁷⁷

Dies ist die Konsequenz einer politisch erzwungenen Wahl eines für dieses Projekt ungeeigneten Standortes. Die Versuche der FBB GmbH, die Kosten des passiven Schallschutzes zu minimieren, wurden von den schwerstbetroffenen Bürgern und letztendlich von den Gerichten im Nachhinein abgewiesen:

⁹⁷⁶ Zeugin Christine Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, S. 50.

⁹⁷⁷ Zeugin Heike Fölster, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, S. 33 f.

„Die FBB war durch die Schutzauflagen verpflichtet, die angeordneten Schutzmaßnahmen zu erfüllen. Die Aufgabe der Genehmigungsbehörde war es, bei einer systematischen Verfehlung des hinter den Schutzauflagen stehenden Schutzziels aufsichtsrechtlich einzuschreiten.“⁹⁷⁸

Ähnlich wie die entsprechenden Versuche zur Kostenminimierung durch die FBB GmbH, die stets das Schallschutzziel auch gegenüber der Landesregierung für zu weit gegriffen und damit nicht erfüllbar darstellte, sprach die Landesregierung, die das Land Brandenburg als Gesellschafter der FBB GmbH vertritt, von einem sehr hohen angestrebten Standard beim Schallschutz:

Zeuge Jörg Vogelsänger: „Der bestmögliche Schutz war unser gemeinsames Ziel.“⁹⁷⁹

Der Zeuge Vogelsänger (SPD) lehnte es ab, die Nachfrage des Abgeordneten Dr. Zeschmann eindeutig zu beantworten, ob dieser „bestmögliche Schutz“ auch dem Schutz entspricht, den man erhält, wenn alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgeschöpft werden:

Zeuge Jörg Vogelsänger: „Frau Vorsitzende, ich habe die Frage beantwortet.“

Abgeordneter Dr. Zeschmann (BVB/FW): „Also, ich stelle hiermit fürs Protokoll fest, dass die Frage in keinsten Weise beantwortet wurde. [...]“⁹⁸⁰

Im weiteren Verlauf der Vernehmung äußerte sich der Zeuge Vogelsänger entsprechend, dass nicht sämtliche zur Verfügung stehenden Möglichkeiten für Schutzmaßnahmen zugunsten der Bürgerinteressen ausgeschöpft worden sein könnten. Vielmehr kann man annehmen, dass der Zeuge lediglich die gesetzlichen (Mindest-)Anforderungen eingehalten sehen wollte:

Zeuge Jörg Vogelsänger: „Ich habe auch über meinen Staatssekretär die FBB immer wieder auf die gesetzlichen Vorgaben hingewiesen.“⁹⁸¹

Das ist in diesem Fall jedoch in keiner Weise ausreichend, da das Fluglärmgesetz geringere Vorgaben für den passiven Schallschutz macht als der hier zugrunde liegende Planfeststellungsbeschluss. Wie der bestmögliche Schallschutz sich in der Realität gestaltete, schilderte die Zeugin Christine Dorn wie folgt:

⁹⁷⁸ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15. Juni 2012 – OVG 12 S 27.12, Rn. 28.

⁹⁷⁹ Zeuge Jörg Vogelsänger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 09.06.2023, WP 7/2, S. 104.

⁹⁸⁰ Abgeordneter Dr. Philip Zeschmann (BVB/FW, später AfD-Fraktion) und Zeuge Jörg Vogelsänger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 09.06.2023, WP 7/2, S. 104.

⁹⁸¹ Zeuge Jörg Vogelsänger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 09.06.2023, WP 7/2, S. 105.

Zeugin Christine Dorn: „Die ersten Kostenerstattungsvereinbarungen wurden ausgereicht, und wir erkannten, dass die Bürger auch ganz nah am Flughafen überhaupt keinen Schallschutz kriegen sollten. Die sollten nur mit einem Lüfter abgespeist werden.

Und mit diesen Dokumenten sind wir in diese Sitzung mit der Staatskanzlei gegangen – AG Schallschutz hieß die, die war wirklich bei der Staatskanzlei angesiedelt – und haben Herrn Seidel Vorhaltungen gemacht, wie denn das sein kann, dass der Flughafen sich nicht an das planfestgestellte Schutzziel hält. Und der Herr Seidel hat zunächst Unwissenheit vorgetäuscht und hat gesagt, ja, sie hätten jetzt auch mal Fragen gestellt an den Flughafen usw. [...]

Und dann hatten wir aber durch einen Bürger bereits einen Beweis in der Hand, dass sich der Flughafen tatsächlich bei allen ausgereichten Kostenerstattungen nicht an das planfestgestellte Schutzziel hält. Mit diesem Beweis sind wir in die Sitzung gegangen, und dort hat Herr Seidel nicht etwa gesagt: ‚Das überrascht uns total‘, und: ‚Das muss ein individueller Fehler des Ingenieurbüros sein‘, und: ‚Wir nehmen das mit‘, und: ‚Wir werden das prüfen‘, sondern er hat gesagt: ‚Ja, was wollen Sie denn? Das sind die generellen Vorgaben des Flughafens an die Ingenieurbüros‘, und damit war klar, dass 100 % aller ausgereichten Kostenerstattungsvereinbarungen auf ein rechtswidriges Schutzziel hinausliefen.

Und gleichzeitig wurde aber ein Schallschutz versprochen, der tatsächlich von Anfang an - - Ich habe das tausendmal gehört. Ich war dabei. Ich kann das wirklich bezeugen. Tausendmal wurde gesagt: Die Schallschutzmaßnahmen sollen gewährleisten, dass im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine Flugzeuge lauter werden als 55 dB. – Und später wollte man sich an nix erinnern.“⁹⁸²

Der unzureichende Anwohnerschallschutz hat sich aus der Planung der FBB zu einem, im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss, reduzierten Schallschutzprogramm ergeben, obwohl erhebliche dafür zur Verfügung stehende Summen nicht ausgegeben wurden, was bis heute gilt. Der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup zum Schallschutzbudget zwischen März 2017 und September 2021:

Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup: „Also beim Schallschutz - - war in der Gesamtverantwortung des Vorsitzenden der Geschäftsführung natürlich sozusagen die großen Themen angesiedelt, nicht die Behandlung der Einzelfallfragen, die ja im Geschäftsbereich des jeweiligen verantwortlichen Geschäftsführers, Bobke-von Camen oder später Halberstadt, lagen. Wir haben vor allem im Blick gehabt, dass die finanzielle Ausstattung auskömmlich war. Ich kann mich nicht ganz genau erinnern, aber irgend-

⁹⁸² Zeugin Christine Dorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 08.09.2023, WP 7/2, S. 50 f.

was um 700, 730 Millionen war von vornherein für das Schallschutzprogramm zu meinem Eintritt als CEO bereits budgetiert. Davon war vielleicht knapp die Hälfte – ich weiß es nicht mehr genau, aber irgendwas in dieser Dimension – bereits verausgabt worden, das könnte auch ein bisschen weniger gewesen sein, ich kann mich nicht im Detail erinnern. Es war jedenfalls ein erhebliches Budget noch vorhanden. Und wir haben diese Budgetplanung des Schallschutzprogramms mit jeder Wirtschafts- und Businessplanung aktualisiert. Da hat sich aber relativ wenig bewegt. Ich glaube, in der ganzen Zeit, wo ich Vorsitzender der Geschäftsführung war, lag das Schallschutzbudget deutlich über 700 Millionen und wurde immer sozusagen nach dem entsprechenden Abarbeitungsstand von der entsprechenden Fachabteilung über meinen Geschäftsführerkollegen an die Finanzabteilung mitgeteilt und wie das Budget im Detail sich eben verändern musste. Es waren aber kleine Veränderungen. Und der Budgetrahmen lag immer so im Bereich 720, 730, 750 Millionen. Und das war auch zu meinem Ausscheiden noch der Fall. Als ich ausgeschieden bin vor zwei Jahren, war das Budget, glaube ich, zu weniger als zwei Dritteln ausgeschöpft, also es war immer noch eine Menge Budget vorhanden.“⁹⁸³

Es ist erstaunlich, wie viele zu einem guten Schallschutz für betroffene Bürger gehörende relevante Notwendigkeiten und Risiken anfangs und auch später bei der Berechnung des notwendigen Kapitals für einen gerechten und guten Schallschutz durch die FBB keine Beachtung fanden. Dabei versprach man auf politischer Seite den „weltbesten Schallschutz“, wohlwissend, dass der von Minister Vogelsänger in seiner Vernehmung stets wiederholte Schallschutz nach Gesetzeslage unter dem Niveau des Schallschutzes für die Bürger nach dem Planfeststellungsbeschluss zum BER liegt. So fuhr der Flughafenbetreiber FBB GmbH auch ein Sparprogramm beim Schallschutz. Welches Spiel spielten die Verantwortlichen in den Landesregierungen unter SPD-Führung mit den betroffenen Bürgern? Von Lärm können Menschen schwer krank werden. Insgesamt betrachtet wird klar, dass das Wohlergehen der Bürger nicht an erster Stelle in den Gedankenspielen der SPD-Landesregierung stand.

⁹⁸³ Zeuge Prof. Dr. Engelbert Lütke-Daldrup, Protokoll 13. Sitzung vom 06.10.2023, S. 73 f.

d) Regelung Flugzeiten

Bereits der 1. Untersuchungsausschuss im AGH von Berlin hatte sich mit Fragen der Lärmbelastung durch den Flugbetrieb und des dadurch erforderlichen Schallschutzes am BER befasst.

„Das in dem Planfeststellungsbeschluss formulierte Tagschutzziel ‚keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern‘ für Wohn- und Betriebsräume sei durch die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft letztlich bewusst in Abweichung von den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses dergestalt interpretiert worden, dass lediglich sicherzustellen sei, dass nicht mehr als sechsmal pro Tag ein Maximalpegel von 55 dB(A) im Rauminnern überschritten werde. Anhand dieser Interpretation sei auch das 2009 gestartete Schallschutzprogramm zunächst ausgelegt worden, ehe durch den Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 15. Juni 2012 Rechtsklarheit über die Auslegung dahingehend bestanden habe, dass jegliche Überschreitung des Schwellenwertes ausgeschlossen werden müsse.“⁹⁸⁴

Brandenburg ordnete den sofortigen Vollzug dieses Gerichtsbeschlusses gegenüber der Flughafengesellschaft an.⁹⁸⁵

Zum Thema der Tagrandzeiten befragte die Abgeordnete Sabine Barthel (AfD-Fraktion) den geladenen Zeugen Carl Ahlgrimm, ehemaliger Vorsitzender der Fluglärmkommission:

Sabine Barthel (AfD-Fraktion): „[...] Für mich haben sich einige Fragen auch aus den letzten Zeugenbefragungen ergeben. Und zwar: 22 bis 0 Uhr und 5 bis 6 ist nur ein eingeschränkter Flugbetrieb, also eine begrenzte Anzahl von Flügen zulässig. Der Zeuge Diekmann sagte in der Zeugenbefragung am 10. März 23 jedoch, dass 22 bis 23 Uhr normale Flugzeit sei. Wurde das Thema Tagrandzeiten in der Fluglärmkommission thematisiert? Wenn ja, in welcher Häufigkeit? Und zu welchen Ergebnissen ist die Kommission gekommen? Und wem wurden diese Ergebnisse mitgeteilt?“⁹⁸⁶

Der Zeuge Carl Ahlgrimm antwortete darauf:

⁹⁸⁴ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 164.

⁹⁸⁵ Vgl. Zeuge Jörg Vogelsänger, Wortprotokoll der Vernehmung vom 09.06.2023, WP 7/2, S. 94.

⁹⁸⁶ Abgeordnete Sabine Barthel, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.04.2023, WP 7/2, S. 99.

„Ja, also das Thema Tagrandzeiten ist in der Tat in der Fluglärmkommission häufiger diskutiert worden. Ich kann mich jetzt allerdings nicht daran entsinnen, ob das zum Zeitpunkt meines Vorsitzes oder zu anderen Zeitpunkten meiner Mitgliedschaft dort gewesen ist.

Und es ist in der Tat immer eine unterschiedliche Auffassung darüber erkennbar gewesen zwischen den Mitgliedskommunen in der Fluglärmkommission, die in der Zeit von 22 Uhr bis 24 Uhr und von 5 Uhr bis 6 Uhr eigentlich nicht von Tagrandzeiten gesprochen haben, sondern von Nachtrandzeiten, weil die Zeit der gesetzlich geschützten Nachtruhe nun mal von 22 Uhr bis 6 Uhr morgens geht, und den Vertretern des Flughafens bzw. auch der Airlines, die das immer als Tagrandzeiten bezeichnet haben.

Nichtsdestotrotz ist es in der Tat so, dass die Nachtflugbeschränkungen oder die Regelungen zu den Nachtflugbeschränkungen am BER ja tatsächlich die Zeit von 22 Uhr bis 0 Uhr und von 5 Uhr bis 6 Uhr vorsehen. Während der Zeit von 0 Uhr bis 5 Uhr darf zumindest regelmäßig gar nicht geflogen werden; selbstverständlich abgesehen von Katastrophenflügen, Hilfsflügen usw. Aber, ja, das ist also doch für meine Begriffe sehr eindeutig, dass die Zeit von 22 Uhr bis 24 Uhr und von 5 Uhr bis 6 Uhr als die entsprechend beschränkte Zeit gilt und es keineswegs so ist, dass bis 23 Uhr ein regulärer Flugbetrieb stattfinden darf.

Ergänzend dazu auch noch mal ein kurzer Hinweis: Wenn ich mich richtig an das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts entsinne, hat das Bundesverwaltungsgericht auch in seinem Urteil genau zu der Zeit zwischen 22 Uhr und 23 Uhr auch Ausführungen gemacht. Es hat nämlich ganz deutlich gesagt: Hier muss der Tagverkehr bereits abschwellen. Es darf nicht passieren – wie es sich jetzt herausgestellt hat, dass es aber sehr wohl der Fall teilweise zumindest ist –, dass in der Zeit von 22 Uhr bis 23 Uhr die meisten Flüge pro Stunde am Tag abgewickelt werden. Das war also niemals Bestandteil des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes, sondern da gab es eine ganz deutliche Auflage: Es muss in dieser Zeit bereits abschwellen.“⁹⁸⁷

In der Zeit 0 Uhr bis 5 Uhr dürfte mithin kein regelmäßiger Flugbetrieb am BER stattfinden. In der Zeit davor und danach sollten Einschränkungen festgelegt werden. Wie diese auszu- sehen haben, hat das BVerwG in seinem Urteil zum Nachtflug aus dem Jahr 2016 jedoch nicht näher bestimmt. Festgelegt wurde dies in einem sich anschließenden Planfeststellungsverfahren.

⁹⁸⁷ Zeuge Carl Ahlgrimm, Wortprotokoll der Vernehmung vom 28.04.2023, WP 7/2, S. 99 f.

Der Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde auch durch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 25. April 2013 bestätigt.⁹⁸⁸

Die Folge der auf 26 500 erhöhten anspruchsberechtigten Haushalte und des OVG-Urteils war, dass die Kostenplanung zum Schallschutz neu berechnet werden musste. Diese Neuberechnung ergab einen Aufwuchs des Budgets zum Schallschutz von 130 Millionen auf 750 Millionen Euro. In weiteren Urteilen des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 3. Juni 2018 mussten Betroffene die Frage klären lassen, was unter schützenswerten Wohnräumen entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss zu verstehen ist.⁹⁸⁹

An der Vielzahl der Fragen zum rechtmäßigen Schutz vor Fluglärm, die die betroffenen Anwohner bis auf eine Ausnahme alle vor dem OVG klären lassen mussten, kann man erkennen, dass die Flughafengesellschaft nicht gewillt war, einen dem Planfeststellungsbeschluss entsprechenden Schutz zur gerechten Behandlung der betroffenen Anwohner zu gewährleisten, sondern lediglich einen nach Vorgabe der Gesetzeslage zu erfüllenden Mindestschutz. So hat weder die Jahre andauernde Rechtsunsicherheit noch haben diese Gerichtsverfahren zu einer befriedeten Situation oder zu einem flächendeckenden Schallschutz geführt. Zumindest hat sich aus den Verfahren eine verbindliche Rechtsauffassung ergeben.

Daher verstößt der Weiterbetrieb des Flughafens BER ohne vollständige bauliche Umsetzung des Schallschutzes bei den Schwerstbetroffenen – also in den Tag- und Nachtschutzgebieten – gegen die Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses („weltbesten Schallschutz“) und verletzt damit das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit (Gesundheitsschutz). Da der bauliche Schallschutz im Tagschutzgebiet nicht ausreichend umgesetzt ist, wäre der Flugbetrieb mithin bis zu einer vollständigen Umsetzung einzustellen. Diese Umsetzung hat unverzüglich zu erfolgen.

⁹⁸⁸ Vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25.04.2013 – 11 A 7.13, 14.13, 15.13 und 19.13.

⁹⁸⁹ Vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 03.07.2018.

e) Schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung

Der schallschutzbezogene Verkehrswert definiert sich im Gegensatz zum Verkehrswert i. S. v. § 194 BauGB entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss als „Verkehrswert von Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen“.⁹⁹⁰

Für ein bebautes oder bebaubares Grundstück besteht einmalig ein Anspruch auf baulichen Schallschutz. Dieser steht dem zum relevanten Zeitpunkt der Anspruchsermittlung (ASE-B) im Grundbuch eingetragenen Eigentümer zu, sollten die Gesamtkosten zur Herstellung der schalltechnischen Ertüchtigung die Höchstgrenze von 30 Prozent dieses schallschutzbezogenen Verkehrswertes sicher nicht erreichen. Mit dieser ASE-B kann der Eigentümer des Grundstücks eine Fachfirma mit der Umsetzung der im Leistungsverzeichnis beigefügten Schallschutzmaßnahmen betrauen.

Der schallschutzbezogene Verkehrswert ist abhängig vom Stichtag. Das bedeutet, dass der Wert des betreffenden Grundstücks in den ersten Jahren der Wertermittlung aufgrund des erwarteten Fluglärms in der Regel im Wert erheblich gefallen war und deswegen viel niedriger angesetzt wurde. Im Gegensatz zum schallschutzbezogenen Verkehrswert, der an einem Stichtag in späteren Jahren ermittelt worden ist. Dieser liegt wesentlich höher, da inzwischen der Speckgürtel im Randgebiet um Berlin als attraktives Wohngebiet gilt.

Liegen die Gesamtkosten zur Herstellung der schalltechnischen Ertüchtigung über den genannten 30 Prozent des schallschutzbezogenen Verkehrswertes, so erhalten die Eigentümer eine geldwerte Entschädigung, mit der sie selbst die Schallschutzmaßnahmen beauftragen können oder auch nicht. Problematisch wird dieser Umstand beim Verkauf des bebauten Grundstücks. Sollte der Eigentümer das Geld nicht dazu nutzen, einen Schallschutz einzubauen, muss der Käufer dahingehend unterrichtet sein, dass ihm kein Recht gegenüber der FBB zusteht, für dieses Grundstück nochmals Gelder aus dem Schallschutzprogramm zu erhalten. Denn dieser Anspruch besteht nur einmal.

Auf den Umstand, dass einige Anspruchsberechtigte lieber Geld erhalten wollen als einen baulichen Schallschutz, geht der Zeuge Andreas Schories, damaliger Projektleiter und Sachverständiger der Firma Sprengnetter Property Valuation Finance GmbH, in seiner Befragung durch die Abgeordnete Sabine Barthel (AfD-Fraktion) ein:

Abgeordnete Barthel (AfD-Fraktion): „Da habe ich noch mal eine Nachfrage zu dieser 50 % Anerkennungsquote, was Sie vorhin erwähnt haben: Sind andere Gutachter zu anderen Gutachtenergebnissen gekommen? Und was hätte das bedeutet in finanzieller Hinsicht?“

⁹⁹⁰ MSWV Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004, S. 108.

Zeuge Andreas Schories: „Die Frage ist nicht leicht zu beantworten. Es gibt so einige Phänomene am Flughafen. Manchmal will der Anspruchsberechtigte einen hohen Wert haben, und manchmal will er einen tiefen Wert haben. Da gibt es jetzt nicht: Er will immer einen hohen Wert haben oder er will immer einen tiefen Wert haben. Das hat damit zu tun, dass viele Anspruchsberechtigte lieber Geld sehen wollen als baulichen Schallschutz [...].

Das liegt in der Natur der Sache, weil wenn er 50.000 Euro als Beispiel bekommt – diese 30 % –, kann er mit den 50.000 machen, was er will. Kriegt er nur baulichen Schallschutz, dann muss er den im Haus nachweislich investieren und kann jetzt nicht was anderes davon kaufen. Deswegen wollen viele Anspruchsberechtigte, so makaber es klingt, sogar einen geringen Wert haben, damit sie in diese 30-%-Grenze rutschen. Das ist aber nicht unser Ansinnen. Aber es gab Kollegen, die auf ihrer Webseite geworben haben, dass sie für hohe oder geringe Werte sorgen. Aber das sind nicht wir gewesen. Also, das hat teilweise schon ganz tolle Stilblüten getrieben.

Deswegen kann man aber nicht immer sagen: ein hoher Wert oder ein tiefer Wert. – Sowohl als auch. Also jemand, der von vornherein weiß, er ist in der Entschädigung, weil er zum Beispiel eine Holzbauweise hat; die ist schallschutztechnisch kaum zu ertüchtigen. Also, der weiß von vornherein: Der kriegt Geld. Der ist natürlich an einem hohen Wert interessiert. Wenn jemand aber sieht, er ist so bei der 30-%-Grenze, wenn ich jetzt einfach mal 20.000 Euro Verkehrswert weniger hätte, dann würde ich Geld bekommen. Dann stellt er sich auf die Hinterbeine, um weniger rauszukriegen. Das ist leider so. Das ist die Praxis.“

Abgeordnete Barthel (AfD-Fraktion): „Dazu habe ich noch mal eine Nachfrage: Was hat der Wunsch des Eigentümers mit dem Votum des Gutachtens zu tun? Muss das nicht neutral erstellt werden?“

Zeuge Andreas Schories: „Ja, das wird erstellt. Ich sage Ihnen nur die Praxis, was so entsteht.“⁹⁹¹

Hier wurde inflationär von der ASE-E Gebrauch gemacht, die nach Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich eine Ausnahme darstellen sollte. An diesem Punkt wäre ein stärkerer Druck durch die FBB auf die Gutachter, nach Sachlage die 30-Prozent-Regelung einzuhalten, angebracht gewesen, denn der spätere Käufer einer Immobilie, bei der der Anspruch auf

⁹⁹¹ Abgeordnete Sabine Barthel (AfD-Fraktion) und Zeuge Andreas Schories, Protokoll 10. Sitzung vom 09.06.2023, S. 37.

Schallschutz bereits ausgezahlt worden ist, hat keinen Anspruch mehr darauf, Schallschutz zu erhalten.

f) Fehlerhafte Gutachten

Die Anspruchsberechtigten mussten die ihnen zustehenden Schallschutzmaßnahmen selber durchführen lassen. Oftmals waren die betroffenen Eigentümer durch dieses aufwendige Verfahren überfordert und es kam zu Streitigkeiten zwischen dem Anspruchsberechtigten und der FBB. Zur Bewältigung mussten sie sich Hilfe suchen. Diese wird durch den Landkreis Teltow-Fläming in der Schallschutzberatung angeboten – leider jedoch ohne besonderes Engagement für die Schwerstbetroffenen –, finanziell gefördert durch das Land Brandenburg:

Zeugin B. : „Die Schallschutzberatung wurde eingesetzt oder entstand aus der Unzufriedenheit im Bereich der Anwohner. Da war also eine Stelle gefordert gewesen, wo vermittelt wird auch zwischen Flughafen und Anwohnern, weil es da im Schallschutzprogramm, welches ja dann nach der Planfeststellung aufgelegt worden war, zu Differenzen kam, und es war eine neutrale Stelle gefordert. Somit sind wir dann damals entstanden im Landkreis. Und unsere Aufgabe ist es auch heute noch, zu vermitteln zwischen Bürgern und Flughafen.“

Eine zweite Aufgabe ist, zu informieren für die, die sich noch überhaupt nicht auskennen, die da irgendwas wissen wollen: Habe ich einen Anspruch? – Oder: Ich will neu bauen. Was ist da? – Das sind so die zwei Bereiche, die wir haben.“⁹⁹²

Nach Aussage der beiden Beraterinnen in der Schallschutzberatung, Frau B. und Frau S., gab es im Verfahren fehlerhaft arbeitende Gutachter, beispielsweise wurden Räume vergessen, andere falsch vermessen und auch in ihrer Nutzung vertauscht.⁹⁹³ In diesem Zusammenhang kam es auch zum Austausch von Gutachtern.⁹⁹⁴ Gerade in der Zeit 2014 und 2015 wiesen die erarbeiteten Anspruchsermittlungen zum Teil erhebliche Schwankungen in ihrer Qualität auf:

Zeugin S.: „Die Anspruchsermittlungen: Also, da muss man wirklich sagen, dass die Qualität sich im Laufe der Jahre wesentlich verbessert hat. Als ich 2014 dort begonnen habe, war die Qualität sehr, sehr unterschiedlich. [...] Nach einiger Zeit hat sich die FBB dann auch von diesen Ingenieurbüros getrennt, und die Qualität hat sich mit den Jahren wirklich wesentlich erhöht.“⁹⁹⁵

⁹⁹² Zeugin B., Protokoll der 6. Sitzung vom 20.01.2023, S. 129.

⁹⁹³ Vgl. Zeugin B., Protokoll der 6. Sitzung vom 20.01.2023, S. 137.

⁹⁹⁴ Vgl. Zeugin S., Protokoll der 6. Sitzung vom 20.01.2023, S. 94; Vorsitzende Bessin, Protokoll der 6. Sitzung vom 20.01.2023, S. 147.

⁹⁹⁵ Zeugin S., Protokoll 6. Sitzung vom 20.01.2023, S. 94.

Zeugin B.: „Also, 2012, als ich angefangen habe, lief es recht ruhig. Und dann gab es ja diese Neuausweisung, diese Neuüberrechnung auch, mit dem höheren Tagschutzziel. Und da sind um 2014 rum – 14, 15 war das – in sehr kurzer Zeit sehr viele Anspruchsermittlungen erstellt worden. Das lief teilweise, je nach Ingenieur-büro, hanebüchen ab, von ‚Es ist alles richtig in einer Unterlage‘ bis zu ‚In der nächsten konnte jede Zahl falsch sein‘. Also, da war wirklich eine Bandbreite. [...] Das ist auf jeden Fall sauberer und ordentlicher geworden.“⁹⁹⁶

Der Zeuge Ralf Wagner, Leiter Schallschutz, stellt in seiner Aussage fest, dass die Qualität der stichprobenartig geprüften Unterlagen gegenüber den Prüfungen in den Jahren 2015 und 2017 erheblich gesteigert worden sei.⁹⁹⁷

Hinsichtlich der Frage der Qualität der dann in der Praxis umzusetzenden Schallschutzmaßnahmen stellte das OVG fest, dass die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) in ihren Vollzugshinweisen vom 14. September 2017 zutreffend darauf hinweist, dass bei Vorhandensein mehrerer technisch vertretbarer Varianten der Anspruch auf die kostenärmste Variante begrenzt sei.⁹⁹⁸

Man muss feststellen, dass der Landkreis Teltow-Fläming nicht proaktiv gearbeitet hat. Stattdessen ist er nur beratend tätig geworden, wenn die betroffenen Bürger an ihn herangetreten sind. Betroffene Bürger mussten sich selbst organisieren, eine eigene Beratung aufbauen, um so das ihnen zustehende Recht auf Schallschutz notfalls vor Gericht durchsetzen zu können. Entsprechend sehen wir hier seitens des Landes einen dringenden Bedarf nachzusteuern, was auch die Qualität der Beratung angeht.

⁹⁹⁶ Zeugin B., Protokoll der 6. Sitzung vom 20.01.2023, S. 137.

⁹⁹⁷ Vgl. Zeuge Ralf Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, S. 88 f.

⁹⁹⁸ Vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 3. Juli 2018 – OVG 6 A 1.17, Rn. 72.

g) Einhaltung der Schutzzonen nach Inbetriebnahme

Die Einhaltung der Schallschutzgebiete wird permanent durch ein Lärmmessstellennetz rund um den Flughafen BER kontrolliert. Für die FBB verantwortet dies der Leiter Immissionschutz Dr. Kai Johannsen.

Dabei regelt eine Vielzahl rechtlicher Vorgaben, wie und wo Fluglärmmessstellen aufgestellt werden. Dazu gehört unter anderem die Verpflichtung für Verkehrsflughäfen, ein Messnetz von festen Messstellen zu betreiben. Die so erhaltenen Messergebnisse geben Auskunft über den Fluglärm und dessen Auswirkungen auf die Bevölkerung.

Hierzu führte der Dr. Zeuge Kai Johannsen vor dem Untersuchungsausschuss aus:

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Im Bereich Fluglärm gibt es ja den § 19a Luftverkehrsgesetz. Darin steht die Verpflichtung für Verkehrsflughäfen, ein Messnetz von festen Messstellen zu betreiben. Das machen wir also nicht zum Spaß. Dann gibt es aus den 70er-Jahren noch eine Fluglärmessanlagenrichtlinie, die meines Wissens nie überarbeitet wurde. Aber da stehen auch sehr vernünftige Sachen drin. Da steht drin, präzisiert, an welchen Stellen Fluglärmmessstellen aufgestellt werden sollen. Und da steht zum Beispiel drin, dass die Messstellen direkt unterhalb der Flugpfade aufgestellt werden sollten, wo Bebauung und Besiedlung ist. Es ist natürlich klar, dass man eine Messstelle nicht irgendwo auf dem freien Feld aufstellt, wenn da keiner wohnt. Und da stehen auch schon ein paar Hinweise drin, dass man Messstellen möglichst so anordnet, dass Störgeräusche keinen großen Einfluss auf die Fluglärmmessung haben. Das sind alles, denke ich, relativ offensichtliche Anforderungen. Und dann gibt es auch noch die DIN 45643. Das ist ein 80-seitiges Dokument, in dem wirklich ganz detailliert drinsteht, welche Bedingungen für die Aufstellung von Messstellen gelten. An diese Richtlinien haben wir uns so weit gehalten.“⁹⁹⁹

Sollten Flugverfahren verändert werden, würden demnach auch die Standorte der Lärmmessstationen angepasst.¹⁰⁰⁰ Zudem schreibt die DIN 45643 vor, dass die Messstellen alle zwei Jahre geeicht werden müssen.

Als Mitglied der Fluglärmkommission bestätigte die Zeugin Christine Dorn die ausreichende Dimensionierung des Netzes der Lärmmessstellen. Lediglich in Waltersdorf sei eine weitere Messstation zu den Flügen, die von der Südbahn abgehen, wegen der dort durchgeführten Intersection-Starts (Intersection Take-offs) wünschenswert:

⁹⁹⁹ Zeuge Dr. Kai Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, S. 57.

¹⁰⁰⁰ Zeuge Dr. Kai Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, S. 58.

Zeugin Christine Dorn: „Ja. Das ist ziemlich groß. Und die Flughafengesellschaft ist auch mit zusätzlichen mobilen Messstellen unterwegs. Es gibt nach meiner Kenntnis einen einzigen Punkt, wo ich jetzt spontan sagen würde, da fehlt eine. Das ist in Waltersdorf an dem Kindergarten, wo die Flüge von der Südbahn, die nach Osten starten, Intersection-Starts machen, also nur die halbe Bahn nutzen. Die donnern dort in unter 400 m drüber und erzeugen dort Pegel von 85 dB und mehr. Als ich das archiviert und der Immissionsschutzbehörde geschickt habe, da haben die erschrocken gesagt: ‚Wir haben uns nicht vorstellen können, dass dort so hohe Pegel auftreten‘, weil dort keine Messstelle ist. Also dort fehlt meiner Ansicht nach eine.“¹⁰⁰¹

Zur Frage hinsichtlich der durchgeführten Intersection-Starts führte der Zeuge Dr. Kai Johannsen aus:

Zeuge Dr. Kai Johannsen: „Zu Ihrer Frage der Intersection Take-offs – das sind ja die verkürzten Abflüge –: Natürlich gibt es einen gewissen Einfluss, aber der ist durchaus unterschiedlich an den einzelnen Messstellen. Wir werten das aber im Einzelnen nicht aus, sondern wir werten ja die Summenpegel aus. Ich möchte aber bezweifeln, dass das wirklich einen extrem hohen Einfluss hat, weil es sind wahrscheinlich hauptsächlich nur die Messstellen, die ganz nah am Flughafen dran sind, weil da der Höhenunterschied, der dann durch diesen verkürzten Start besteht, noch, sagen wir mal, relativ groß ist. An Messstellen, die weiter weg sind, ist der Höhenunterschied, also die Differenz zu einem Abflug, der die gesamte Bahnlänge nutzt, und einem Abflug, der verkürzt erfolgt, minimal und wird sich im Pegel, sagen wir mal, nur im Rahmen der normalen Streuung niederschlagen. Das heißt, wir werden das da auch nicht mehr nachweisen können. Es gab aber jetzt keine Berichte, die speziell auf diesen Sachverhalt abgehoben haben.“¹⁰⁰²

Im Ergebnis stellte der Zeuge Dr. Kai Johannsen zur Einhaltung der Schutzzonen nach Inbetriebnahme fest, dass es diesbezüglich keine besonderen Abweichungen gebe.¹⁰⁰³

Unsere Feststellung zu dieser Problematik ist, dass viele Flugzeugführer (Piloten) aufgrund der bereits 1996 festgestellten Schwierigkeit, dass parallele An- und Abflüge auf dem BER, ohne dadurch gefährliche Situationen hervorzurufen, nicht möglich sind, und aufgrund des Flugverhaltens sowie der damit abweichenden Flugrouten gezwungen sind, Bereiche außerhalb der festgelegten Schallschutzzonen zu überfliegen. Im laufenden Betrieb sind damit auch andere Gebiete als vom Fluglärm betroffen anzusehen. Hierzu muss unverzüglich eine

¹⁰⁰¹ Zeugin Christine Dorn, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, S. 72.

¹⁰⁰² Zeuge Dr. Kai Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, S. 60.

¹⁰⁰³ Vgl. Zeuge Dr. Kai Johannsen, Protokoll 9. Sitzung vom 28.04.2023, S. 87.

Evaluierung der Schutzzonen erfolgen und entsprechend nachgesteuert werden. Dabei ist im Zuge der Neuberechnung der Schutzzonen zu beachten, dass nicht mehr nur im Rahmen von theoretischen Berechnungen gehandelt wird, sondern auch die real existierende Flugpraxis Berücksichtigung findet.

II. Themenkomplex: Finanzen

Die Kostensteigerungen beim Bau des neuen Flughafens Berlin Brandenburg (BER) waren exorbitant. Sie überschritten mit Leichtigkeit die bereits bekannten relativen Steigerungen anderer Großprojekte, zumal wenn diese von der öffentlichen Hand, also den Steuerzahlern, finanziert werden. 2002 ist man ursprünglich von Entstehungskosten in einer Höhe von 1,7 Milliarden Euro ausgegangen.

Die immer wieder aufkommenden massiven Verzögerungen beispielsweise durch auftretende Baumängel und deren kostenintensive Beseitigung, der dem Standort geschuldete aufwendige Schallschutz sowie die Kündigung des Generalplaners Planungsgemeinschaft Berlin-Brandenburg International (pg bbi) am 23. Mai 2012 führten insgesamt zu sieben Verschiebungen der Flughafeneröffnung und zu einer Kostenexplosion auf über sieben Milliarden Euro. Der Kündigung der pg bbi folgte ein monatelanger Stillstand auf der Baustelle. Der Abgeordnete Martin Delius führte hierzu in seinem Sondervotum zum Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses des AGH Berlin weiter aus:

„Die ‚Talfahrt‘ des Projekts wurde laut Mehdorn durch die im Mai 2012 vorgenommene Kündigung der Generalplaner der pg bbi fortgesetzt. Danach habe auf der Baustelle ein ‚regelrechter Brain Drain‘ eingesetzt. Schließlich sei die Bautätigkeit zum Erliegen gekommen. Das neue Flughafen-Management hätte sodann ‚die Bauherrenfunktion, die de facto nicht mehr vorhanden war, vollkommen neu aufbauen‘ müssen. Neben Amann sah demnach auch Mehdorn die unüberlegte Kündigung der pg bbi als negativ für das Projekt an.“¹⁰⁰⁴

Die erste gescheiterte Eröffnung, ursprünglich für den 30. Oktober 2011 anberaumt, wurde vom Aufsichtsrat am 25. Juni 2010 beschlossen. Neuer Termin war dann der 3. Juni 2012, der ebenfalls verschoben werden musste.

¹⁰⁰⁴ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 185.

1. Entwicklung der Kosten

Ein Finanzierungsmodell des Projektes wurde erst nach dem Scheitern der bisher letzten Privatisierungsbemühungen 2003 aufgestellt. Dabei bediente man sich einer Brückenfinanzierung, die im Juni 2006 abgeschlossen wurde. Die Langzeitfinanzierung folgte drei Jahre später, im September 2009.¹⁰⁰⁵

Der Aufsichtsrat ging im Jahr 2004 von Baukosten in Höhe von über drei Milliarden Euro aus. Bis zum Scheitern des Eröffnungstermins im Jahr 2012 betrug das Finanzierungsvolumen 3,3 Milliarden Euro. Nach der gescheiterten Inbetriebnahme berechnete der technische Geschäftsführer Amann die Verlängerung der Bauzeit auf über ein Jahr. Bis Herbst 2013 ergab sich damit ein Mehrbedarf von etwa 1,2 Milliarden Euro. Da davon ausgegangen wurde, dass die Banken nach der gescheiterten Inbetriebnahme keine zusätzliche Finanzierung übernehmen würden, musste dieser Kapitalmehrbedarf zusätzlich finanziert werden. Das erfolgte durch die drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und den Bund.¹⁰⁰⁶

Insgesamt entstanden nach 2014 und 2016 Mehrkosten in Höhe von 2,7 Milliarden Euro. Da 500 Millionen Euro aus dem Kapital der FBB GmbH finanziert wurden, belief sich der Mehrbedarf auf 2,2 Milliarden Euro. Diese Summe wurde in Form eines verbürgten Konsortialkredites zu 50 Prozent mittels eines Gesellschafterdarlehens und zu 50 Prozent mit einem voll verbürgten Bankkredit für die FBB GmbH dargestellt.¹⁰⁰⁷ Bei der FBB GmbH war zur Aufnahme von Krediten die Zustimmung des Aufsichtsrates und der Gesellschafterversammlung notwendig – also mittelbar auch die des Brandenburger Finanzministeriums.¹⁰⁰⁸

Nach Darstellung des Zeugen Mehdorn fanden zu Finanzfragen regelmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates statt:

Zeuge Hartmut Mehdorn: „Also, es gab regelmäßige Sitzungen zwischen einem Ausschuss, den der Aufsichtsrat eingesetzt hat oder die Mitarbeiter der Aufsichtsratsmitglieder beteiligt waren, aus Brandenburg, Berlin und auch Bund. Dort wurden die Finanzbedürfnisse immer abgestimmt. Es wurde von Frau Fölster dort vorgetragen, und die hat das auch mit den einzelnen Behörden bilateral abgestimmt. Das war eigentlich

¹⁰⁰⁵ Vgl. Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 364 f.

¹⁰⁰⁶ Vgl. Zeuge Prof. Dr. Schwarz, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, S. 61 f.

¹⁰⁰⁷ Vgl. Zeuge Johannes Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, S. 75.

¹⁰⁰⁸ Vgl. Zeuge Johannes Werner, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, S. 110.

nie - - Das war normaler Gang der Dinge. Da gab es keine besonderen Vorkommnisse aus meiner Sicht.“¹⁰⁰⁹

Die Wahl der Optionen zur Finanzierung wurde auf Leitungsebene durch strategische Entscheidungen beschlossen und die technische Umsetzung erfolgte auf Arbeitsebene. Nach Aussage des damaligen Finanzministers Christian Görke (Die Linke, Minister in der Zeit von Januar 2014 bis November 2019) entbrannte eine Diskussion, ob durch Zuführung von Eigenkapital durch die drei Gesellschafter die Finanzierung zu realisieren wäre. In diesem Punkt konnte sich Brandenburg mit seinem Vorschlag durchsetzen, die Finanzierung mittels der Gewährung von Darlehen sicherzustellen.¹⁰¹⁰

Insgesamt ging der Zeuge Christian Görke von einem Gesamtfinanzierungsvolumen am Ende seiner Dienstzeit als Finanzminister im November 2019 in Höhe von 6,7 Milliarden Euro aus.¹⁰¹¹

Der Zeuge Johannes Werner berichtete von weiteren 108 Millionen Euro, die die FBB GmbH im Jahr 2021 von den Gesellschaftern erhalten hat.

Wesentliche Ursache für die Terminverschiebungen und die Bauprobleme sowie ein großer Kostentreiber waren zudem die etwa 400 Wünsche zur Planungsänderung aus dem politischen Raum, die an den Architekten Meinhard von Gerkan gerichtet wurden.–Die daraus resultierenden Um- und Neuplanungen führten zu einer weiteren Komplexität des Gesamtvorhabens, das dann mit der bestehenden Organisationsstruktur nicht mehr zu durchschauen war. Hierdurch ergaben sich viele Baumängel, auch im Brandschutz.

¹⁰⁰⁹ Zeuge Hartmut Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, S. 60.

¹⁰¹⁰ Vgl. Zeuge Christian Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2023, S. 108.

¹⁰¹¹ Vgl. Zeuge Christian Görke, Protokoll 12. Sitzung vom 08.09.2024, S. 102.

2. Möglichkeiten des Gesellschafters Land Brandenburg

Das Land Brandenburg war als Gesellschafter der FBB Teil der Gesellschafterversammlung und entsandte ebenfalls Vertreter in den Aufsichtsrat. Seine Kontrollfunktion hat der Aufsichtsrat jedoch mindestens bis 2012 wegen der mangelhaften Berichterstattung (s. u.) nur eingeschränkt wahrgenommen.

Die Untersuchungsausschüsse des AGH Berlin stellten zum Handlungsrahmen der Gesellschafter fest, dass dieser hauptsächlich durch drei Faktoren geprägt war: instabile Projektstrukturen, Kostensteigerungen, dysfunktionales Kontroll- und Risikomanagementsystem:

„Der festgestellte Anstieg der Baukosten ergibt sich als logische Konsequenz der aufgezeigten Probleme: Sie wurden zum einen verursacht durch bauliche Veränderungen, welche zu erfolgen hatten, um steigende Passagierzahlen zu bewältigen, neue Sicherheitsvorschriften umzusetzen und wirtschaftliche Erträge zu steigern. Zum anderen trugen die erheblichen Bauverzögerungen ebenso wie die Preisentwicklungen im Stahl- und Energiesektor zur Kostenerhöhung bei. Nicht zuletzt ist der nach jahrelangen Rechtsstreitigkeiten nunmehr feststehende Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen als Kostenfaktor zu berücksichtigen.“¹⁰¹²

Der Abschlussbericht des BER II des AGH Berlin verweist bezüglich des Kontroll- und Risikomanagementsystems auf die Mitteilung des Rechnungshofes des Landes Brandenburg an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10. Juli 2015:

„Der Landesrechnungshof Brandenburg schloss seine Untersuchungen mit der Feststellung ab, dass insbesondere das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem der Flughafengesellschaft über Jahre hinweg defizitär ausgestaltet gewesen seien. Diesbezügliche Reorganisationsmaßnahmen des Unternehmens seien nicht durchgreifend gewesen, was für Aufsichtsrat und Beteiligungsreferat ohne weiteres erkennbar gewesen sei. Wesentliche Ursachen der Terminverschiebungen und Kostensteigerungen seien konkrete Defizite in der allgemeinen Unternehmensorganisation und -kultur, insbesondere im Management und Controlling des Bereichs Planung und Bau, sowie in den Bereichen Compliance-, Risiko- und Vertragsmanagement und im Bereich der kaufmännischen Kompetenz bzw. des Planungswesens gewesen.

Darüber hinaus kritisierte der Brandenburgische Rechnungshof die Besetzung des Aufsichtsrates vornehmlich mit Mitgliedern der dortigen Landesregierung. Das Bedürfnis nach politischer Verantwortlichkeit sei zwar nachvollziehbar. Es fehle bei solcher Be-

¹⁰¹² Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 406.

setzung aber an der für ein entsprechend komplexes und problembehaftetes Großbauvorhaben notwendigen Kompetenz im Aufsichtsgremium. Insbesondere, dass die als Repräsentanten des Gesellschafters in die Gesellschafterversammlung entsandten Mitarbeiter des Beteiligungsreferats im Ministerium der Finanzen den Aufsichtsratsmitgliedern hierarchisch untergeordnet waren, habe in dieser Konstellation darüber hinaus dazu geführt, dass die Gesellschafterversammlung ihre eigenständige Rolle nicht mehr wahrnehmen können. Gesellschaftsrechtlich vorgesehene Kontroll- und Schutzmechanismen hätten deshalb nicht ausreichend funktioniert, sodass verschiedene Fehlentwicklungen in der Flughafengesellschaft nicht erkannt oder ausreichend kritisch hinterfragt worden seien. Dies gelte insbesondere in Bezug auf das interne Kontrollsystem und das Risikomanagement. Insofern sei bereits im Zusammenhang mit den Verschiebungen im Jahr 2012 ein externes Controlling angezeigt gewesen und weiterhin empfehlenswert.“¹⁰¹³

Der Vorschlag nach der gescheiterten Eröffnung 2012, für den Aufsichtsrat ein externes Controlling einzuführen, wurde im Zusammenhang mit der Berufung des Geschäftsführers Hartmut Mehdorn nicht angenommen. Dies stellte sich als ein weiterer Fehler heraus. Zurückzuführen ist dies wohl ursächlich auf die ablehnende Haltung von Herrn Mehdorn hierzu.¹⁰¹⁴

Insgesamt ergab sich hinsichtlich der Gesellschafterversammlung und -vertreter das Bild eines Kollektivs, das entgegen allen Anzeichen den unbedingten Glauben an eine termingerechte Fertigstellung des Vorhabens hatte.¹⁰¹⁵ Das hat zu weiteren Kostensteigerungen geführt.

¹⁰¹³ Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 18. Wahlperiode (BER II), Drucksache 18/40100, S. 431 f.

¹⁰¹⁴ Vgl. Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 18. Wahlperiode (BER II), Drucksache 18/40100, S. 380.

¹⁰¹⁵ Vgl. Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 405.

3. Kommunikation in der FBB und ihren Gremien

Die Kommunikation zwischen der Baustelle und der Geschäftsführung der FBB gestaltete sich schwierig. Das gilt entsprechend für den Informationsaustausch zwischen Aufsichtsrat und Geschäftsführung.

Um sich einen einfachen Überblick über den Baufortschritt zu verschaffen, wurde ein sogenanntes Ampelsystem eingeführt. Dieses bestand bis 2012. Mit der Zeit wurden die meisten mit Problemen behafteten Bauabschnitte mit „Gelb“ gekennzeichnet, mangelhaft, jedoch beherrschbar. Das Problem dabei war, dass auch schwerwiegendere Problemfälle mit „Gelb“ gekennzeichnet wurden:

Abgeordneter Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion): „Welche Gründe lagen vor, dass der Überblick, wie Sie so schön gesagt haben, verloren gegangen ist bei den vorhergehenden Managern und alles drum und dran, dass man nicht mehr wusste, welche Baumängel entstanden sind oder wo noch Handlungsbedarf ist und wo nicht? Dafür muss es ja Gründe gegeben haben, und die müssen Sie ja als Aufsichtsrat, aber auch als Geschäftsführung damals eruiert haben. Und die würden mich jetzt mal interessieren.“

Zeuge Rainer Bretschneider: „Also, ein zentrales Argument ist das, was auch der damalige Landesrechnungshofbericht schon enthält: dass die Kommunikation zwischen den praktisch Arbeitenden und der Geschäftsführung in irgendeiner Weise verloren gegangen ist.“

Ich darf daran erinnern, dass insbesondere bis 2012 ein Ampelsystem zur Kommunikation installiert gewesen war. Also, ‚Grün‘: Bei Vorgängen ist alles in Ordnung. ‚Gelb‘: Es ist Gefahr, es ist schwierig, wir sind außerhalb der Pläne. ‚Rot‘ ist: Es brennt, sage ich jetzt mal.

Und im Rahmen dieser Kommunikation hat sich eine Kultur entwickelt, dass alles, was an Schwierigkeiten und Problemen aufgetaucht ist, immer unter ‚Gelb‘ gemeldet worden ist – also: schwierig, aber letztlich lösbar –, sodass am Ende die Geschäftsführung – jedenfalls kann man ihr das Gegenteil nicht beweisen – bis zum Ende fest daran geglaubt hat, man könne den Flughafen mit gewissen Einschränkungen eröffnen.

Und die Leute haben die Fehler nicht nach oben gemeldet, weil sie Angst hatten. Also, irgendwie wurde das unterdrückt. Keiner wollte - - Am Ende: Keiner wollte derjenige sein, der die letzte Axt an das Gerüst – BBI damals – legt. So ist das gewesen.“¹⁰¹⁶

¹⁰¹⁶ Abgeordneter Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion) und Zeuge Rainer Bretschneider, Protokoll 14. Sitzung vom 09.06.2023, S. 45.

Als Ergebnis der geschilderten praktischen Anwendung dieses Ampelsystems sind die Gesellschafter bis Mai 2012 davon ausgegangen, dass der Flughafen fristgerecht eröffnet werden kann.

Um zu einem anderen Ergebnis zu kommen, hätte man frühzeitig die Kommunikation zwischen Baustelle und Geschäftsführung grundlegend ändern müssen, wie es nach der gescheiterten Eröffnung auch geschehen ist. TÜV Rheinland wurde als unabhängiger Gutachter geholt und es fanden im Einzelfall Baufachgespräche und Einzelgespräche mit den Firmen statt. Im Ergebnis war die Geschäftsführung deutlich besser über den Stand des Baus informiert.

Da es damit noch immer keine ausreichende Kommunikation zwischen den Beteiligten gab, wurde versucht, ein Klima zu schaffen, in dem die Mängel ausdrücklich angesprochen werden sollten.

Der Landesrechnungshof Brandenburg stellte in seinem Prüfbericht (Prüfzeitraum Juni 2010 bis Februar 2013) fest, dass das Controlling (internes Kontrollsystem) und das Risikomanagement der FBB nicht entsprechend der Größe des Neubauprojektes dimensioniert und wirksam waren. Auch haben diesbezügliche Umstrukturierungsmaßnahmen nicht den gewünschten Effekt erzielt.¹⁰¹⁷ Somit bestätigt der Bereich Finanzen, was vielfach auch im hiesigen Untersuchungsausschuss angemerkt wurde: die mangelhafte Kommunikationsstruktur im Unternehmen, auch bezüglich des Baufortschritts. Der Zeuge Dr. Helmuth Markov (Finanzminister des Landes Brandenburg von 2009 bis 2014 und drei Jahre Aufsichtsratsmitglied der FBB) bestätigte dies in seiner Aussage. Er sagte aus, dass er in seiner Funktion als Aufsichtsrat von der Geschäftsführung insbesondere vor den Finanzausschusssitzungen Daten erwartet habe, die diese nicht liefern können, da die Voraussetzungen für eine anspruchsvolle Bauüberwachung und eine notwendige Kostenplanung bis 2012 nicht hinreichend gegeben gewesen seien.¹⁰¹⁸

Die ursprünglich avisierten Kosten für das Terminal T2 stiegen von 100 Millionen Euro auf 200 Millionen Euro und stammten, anders als die FBB zunächst verlautbart hatte, nicht hauptsächlich aus den gestiegenen Baupreisen, sondern vor allem aus der fehlenden Kalkulationsreife der Planung im Vergabeverfahren.

Diese teils unklaren bzw. widersprüchlichen Vergabeunterlagen haben bei den Bietern zu einem erhöhten Aufwand geführt, der vertraglich zum Nachteil für die Flughafengesellschaft eingepreist wurde. Diese Planungsdefizite bei der Errichtung des Terminals T2 und die damit

¹⁰¹⁷ Vgl. Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg), S. 268 und S. 370 f.

¹⁰¹⁸ Vgl. Zeuge Dr. Helmuth Markov, Protokoll 14. Sitzung vom 10.11.2023, S. 102.

einhergehenden Kostensteigerungen zeigen geradezu beispielhaft, dass die Flughafengesellschaft nicht in der Lage war, ihre Rolle als Bauherr wahrzunehmen und Bauprojekte von der Entwurfsplanung bis zur Fertigstellung zu planen, auszuschreiben und zu begleiten.

III. Themenkomplex: Technik und Baumängel

Der Fragenkatalog im Einsetzungsbeschluss nimmt innerhalb des dritten Themenkomplexes den weiten Bereich Technik und Baumängel ins Blickfeld.

1. Brandschutzsystem

Das Projekt des Neubaus eines Großstadtflughafens wie des BER stellt ein komplexes und vielschichtiges Vorhaben dar, bei dem eine erhebliche Anzahl technischer Anforderungen zu erfüllen sind. Die Organisationsstruktur der FBB GmbH war diesen im Grunde absehbaren Ansprüchen an Planung, Koordinierung und Umsetzung in den ersten Jahren, bis mindestens zur gescheiterten Eröffnung 2012, nicht gewachsen – der erste Spatenstich fand am 5. September 2006 statt.¹⁰¹⁹

Unbestreitbar befanden sich die größten Mängel im Bereich der technischen Gebäudeausstattung, beim Brandschutzsystem. Dies war auch der Bereich, auf den der Zeuge Stephan Loge, ehemaliger Baudezernent und Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald, nicht zuletzt wegen des Schwelbrandes 1996 im Flughafen Düsseldorf mit 17 zu beklagenden Todesopfern und 88 Verletzten das größte Augenmerk legte.¹⁰²⁰

Bereits im Dezember 2011 sprach der Zeuge Erik Willner als Vertreter der Bauüberwachung erste Schwachstellen der Entrauchungsrichtung an. Er sprach der Anlage nicht insgesamt die Funktionsfähigkeit ab, wies aber auf den entsprechenden Aufwand hin:

Zeuge Erik Willner: „Ich glaube schon, dass das funktionsfähig ist – wobei, wenn man in der – sagen wir mal – idealen Welt plant, dann würde man nicht so eine große Anlage für ein Fluggastterminal bauen. Man würde kleinteiliger bauen, um flexibler zu sein. Der Planer hat sich jetzt entschieden, eine große Anlage zu bauen. Das ist so, und damit kommen natürlich auch die zeitlichen Ketten der Inbetriebnahme. Das ist eine Folge.“¹⁰²¹

Der TÜV Rheinland hat die Anlage schließlich im April 2019 freigegeben.¹⁰²²

Festzustellen ist, dass die Freigabe zwar durch den TÜV erfolgte, jedoch zu diesem Zeitpunkt viele versteckte Mängel in einer Größenordnung vorhanden waren, die vor der Eröffnung nicht entdeckt und behoben werden konnten. Zum Thema Haftung wurde durch eindeutige

¹⁰¹⁹ Vgl. Zeuge Hartmut Mehdorn, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, S. 16.

¹⁰²⁰ Vgl. Zeuge Stephan Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, S. 20.

¹⁰²¹ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 216 f.

¹⁰²² Vgl. Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 18. Wahlperiode (BER II), Drucksache 17/3000, S. 78 f.

Aussagen von Zeugen und sowie durch Beweislage gezeigt, dass größere Unternehmen die Betreibergesellschaft FBB dermaßen unter Druck gesetzt hatten, dass Regressansprüche in Millionenhöhe von dieser nicht durchgesetzt wurden.

2. Sonstige Mängel und Haftung

Die zahlreich auftretenden Baumängel am BER kamen als Ergebnis verschiedener Faktoren zustande.

In wesentlichen Bereichen der technischen Gebäudeausstattung, des Brandschutzes, haben mangelhafte Planungsunterlagen der Generalplanerin pg bbi die termingerechte Fertigstellung des Baus behindert.¹⁰²³ Mängel in der Ausführungsplanung der technischen Gebäudeausstattung sowie die vielen von der Bauherrin gewünschten Planungsänderungen kennzeichneten den gesamten Bauverlauf (s. o.). Dabei wurden bestehende Schwächen der Planung verstärkt, sodass insgesamt eine fortschreitende Verschiebung und Überlappung von Planungs- und Bauabläufen eintrat.¹⁰²⁴ Davon waren weitere Firmen betroffen, die wegen Änderungen eines Gewerks ihre Baufortschritte wieder zurückbauen mussten; zudem konnte eine Firma oftmals ihre Aufgaben nicht erfüllen, wenn eine andere noch nicht mit ihrem Anteil fertig war. So führten die Umbauten der Entrauchungsanlage in Summe zu geschätzten Verzögerungen von etwa drei bis vier Jahren.¹⁰²⁵ Zu weiteren Problemen, wie der Tatsache, dass Änderungen nicht den gewünschten Effekt erzielten und daher abgerissen und wieder neu erstellt werden mussten, äußerte sich der Zeuge Stephan Loge in seiner Befragung.¹⁰²⁶

Dem Umstand, dass die Funktionsfähigkeit der vollautomatischen Entrauchungsanlage zeitweise nicht hergestellt werden konnte, wollte die Geschäftsführung zur Überbrückung bis zu Fertigstellung mit der „Mensch-Maschine-Lösung“ begegnen. Dabei sollte Personal für die Brandmeldung eingesetzt werden.¹⁰²⁷ Der Zeuge Stephan Loge befand diesen Vorschlag als nicht praktikabel. Er sagte dem Untersuchungsausschuss hierzu:

„[...] dies habe ich Prof. Schwarz auch deutlich gesagt: Herr Professor, wenn Sie jetzt mit 80 bis 100 geborgten Studenten in orangenen Westen, vielleicht auf einem Campingstuhl mit einer Brotbüchse und einer Thermoskanne, vor jeder Brandschutztür sitzend den Brandschutz absichern, indem dann die Kollegen rufen: ‚Kollege, mach mal

¹⁰²³ Vgl. Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 273.

¹⁰²⁴ Vgl. Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 401.

¹⁰²⁵ Vgl. Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 18. Wahlperiode (BER II), Drucksache 17/3000, S. 79 f.

¹⁰²⁶ Vgl. Zeuge Stephan Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, S. 24.

¹⁰²⁷ Vgl. Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 18. Wahlperiode (BER II), Drucksache 17/3000, S. 76.

die Tür zu, bei mir brennt es!', wird es mit uns keinerlei Einigung geben. – Und das sorgte für einen doch sehr schnellen Abbruch dieser Beratungen.¹⁰²⁸

An derartigen, eher verzweifelt anmutenden Lösungsvorschlägen kann man den großen Druck zur Fertigstellung des Großprojektes erahnen.

Der Zeuge Hartmut Mehdorn bezeichnete bestimmte Baumängel, wie beispielsweise die zu kurz berechneten Rolltreppen zum Flughafenbahnhof, schlicht als Planungsfehler. Dies war jedoch auf Planungsänderungen zurückzuführen, die nicht in wesentlichen Punkten, wie der sich damit ändernden Länge der Rolltreppen, angepasst wurden¹⁰²⁹ – einer der sehr vielen „kleineren“ Fehler, die in Summe sehr viel Geld gekostet haben und durch eine funktionsfähige Baustellenkommunikation leicht zu vermeiden gewesen wären. In diesem Zusammenhang stellt sich auch wieder die Frage nach der Haftung für Baumängel, an deren Durchsetzung bei der FBB jedoch in einigen augenscheinlichen Fällen auffallend wenig Interesse bestand, wie an den Beispielen Imtech und Siemens zu sehen ist.¹⁰³⁰

¹⁰²⁸ Zeuge Stephan Loge, Protokoll 18. Sitzung vom 08.03.2024, S. 31.

¹⁰²⁹ Vgl. Daniel Freiherr von Lütow (AfD-Fraktion) und Zeuge Hartmut Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.01.2024, WP 7/2, S. 63 f.

¹⁰³⁰ Vgl. Dr. Philip Zeschmann (AfD-Fraktion) und Daniel Freiherr von Lütow (AfD-Fraktion) und Zeuge Hartmut Mehdorn, Wortprotokoll der Vernehmung vom 19.01.2024, WP 7/2, S. 50 ff.

3. Änderungen ab 2012

Im Jahr 2012 ergab sich ein Umbruch in vielen Bereichen der FBB. Dies lag an der kurzfristigen erneuten Verschiebung der Eröffnung des BER im selben Jahr, die einen enormen Vertrauensverlust nicht nur der Öffentlichkeit zur Folge hatte, sondern auch bei den beteiligten Personen.¹⁰³¹ Dieser Umbruch äußerte sich durch Anpassungen in vielen Bereichen, wie dem Personalbereich, bei der Planung und bei Abläufen in der Kommunikation. Die Maßnahmen waren teilweise einschneidend, wie die Kündigung der Generalplanerin (s. o.) und die Einleitung der Bestandsaufnahme von Mängeln durch den neuen technischen Geschäftsführer Horst Amann.

Die fristlose Kündigung der Generalplanerin pg bbi im Mai 2012 wurde intensiv diskutiert. Sie erfolgte u. a., weil man der weiteren Fehleinschätzung erlag, dass die FBB die Fertigstellung mit eigenen Mitteln und eigenen Unterlagen gewährleisten könne, da nur noch Restarbeiten zu erledigen seien. Der Flughafen könne somit innerhalb kürzester Zeit eröffnet werden. Im Ergebnis erwies sich die Trennung von der Generalplanerin als großer Fehler. So ging mit der pg bbi das gesamte „Planungs-Know-how“ für die FBB verloren. Versuche, diesen Verlust zu kompensieren, schlugen fehl, da die FBB organisatorisch einfach nicht dazu befähigt war, die Planer- und Bauüberwachung adäquat zu erfüllen oder die Vielzahl der Schnittstellen dieses Projektes zu koordinieren.¹⁰³²

Neuer Geschäftsführer Technik der FBB wurde ab 1. August 2012 Horst Amann. Dessen Ziel war es, unmittelbar eine tiefgehende Mängelanalyse zu erarbeiten, für die er jedoch weitere Zeit benötigt hätte:

„Ich habe unmittelbar nach meiner Bestellung und meinem Dienstantritt versucht, nach den Möglichkeiten, die gegeben waren, mir einen Überblick zu verschaffen über die Situation am Flughafen in Berlin. Das war gleich zu Anfang sehr schwierig für mich, weil weder auf ausreichend Bestandsmaterial im Sinne von Planungen, Berichten oder Gutachten zurückgegriffen werden konnte, aber auch die vorhandenen handelnden Personen und betroffenen Beteiligten - - mit denen war es nicht einfach, sehr schnell Licht ins Dunkel zu bringen. [...] Ein weiterer schwerwiegender Punkt aus meiner Sicht war, dass es keine Planung gab, die zum Bauzustand passte. Das heißt, man konnte auch nicht an einer vernünftigen Planung vergleichen, was denn jetzt als Nächstes zu tun war, um schnell in eine Betriebsfähigkeit zu kommen. Ich habe darauf hingewiesen, dass der erste Schritt, der notwendig war damals aus meiner Sicht, eine flächendeckende Be-

¹⁰³¹ Vgl. Zeuge Seidel, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, S. 110 f.

¹⁰³² Vgl. Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 18. Wahlperiode (BER II), Drucksache 17/3000, S. 459 f.

standsaufnahme, und es sind da über 330 000 m² Bruttogeschossfläche, keine einfachen Aufgaben - - die auch nicht zerstörungsfrei sein darf. Man muss also auch Wände öffnen können, um zu erkennen, ob die Installationsarbeiten und -aufgaben alle erfüllt waren.“¹⁰³³

Der 2. Untersuchungsausschuss des AGH Berlin kam diesbezüglich zu dem Ergebnis:

„Gerät ein Bauvorhaben in Schieflage, so ist eine saubere Analyse des Bau- und Planungszustandes und der Ursachen der Havarie erforderlich. Es müssen Lösungsstrategien, wie zum Beispiel die von Technikchef Amann geforderte Bestandsaufnahme und eine darauf aufsetzende Planung, erarbeitet werden. Zur Umsetzung dieser Strategie muss den Verantwortlichen auch die nötige Zeit eingeräumt werden.“¹⁰³⁴

Amanns Planungen endeten mit der Berufung von Hartmut Mehdorn als Geschäftsführer durch den FBB-Aufsichtsrat. Mehdorn wollte den Flughafen im Gegensatz zu Amann schnellstens eröffnet sehen. Dafür legte er seinen sogenannten Sprint-Prozess auf und kam mit dem Vorschlag einer Teileröffnung („Pre-Opening“) für eine schnelle Inbetriebnahme, die mit der damaligen Situation auf der Baustelle nicht in Einklang zu bringen war und eher der Kategorie des blinden Aktionismus zuzuordnen ist. Dass es bis weit in das Jahr 2014 hinein keinen echten Baufortschritt gab, war dementsprechend auch nicht sonderlich überraschend. Das eingegangene Risiko, Gründlichkeit für Zeitersparnis zu opfern, führte auch hier zu keinem Erfolg.

Weiterhin wurde im Zuge der Reformen die Stelle eines Flughafenkoordinators in der Staatskanzlei geschaffen und im Januar 2013 ein Sonderausschuss im Landtag eingesetzt. Allerdings wurden die bestehenden Probleme durch diese Maßnahmen nicht behoben. Vielmehr kam das Gefühl auf, dass der Flughafenkoordinator zu verschleiern versuchte, und im Sonderausschuss wurden immer wieder Nebelkerzen gezündet.

¹⁰³³ Zeuge Horst Amann, Protokoll 17. Sitzung vom 16.02.2024, S. 16.

¹⁰³⁴ Bericht des 2. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 18. Wahlperiode (BER II), Drucksache 17/3000, S. 462.

4. Verantwortung

Die Frage der Verantwortung für die vielen Versäumnisse und Verfehlungen bei Erstellung des Projektes BER lässt sich nicht mit der Benennung einer Person oder eines Gremiums beantworten. Vorliegend waren Planungsfehler und Planänderungen wesentliche Quellen für die vielen aufgetretenen Baumängel. Eine frühere Umstellung der Informationspolitik der FBB gegenüber dem Aufsichtsrat hätte dem Projekt sicherlich viele Peinlichkeiten erspart. Maßnahmen, die 2012 eingeleitet wurden, zeigten ihre Wirkung erkennbar erst 2015. Man muss sich dabei fragen, weswegen die FBB erst ab 2015 Ministerien über den Baufortschritt und die Terminplanung des BER informiert hat und weswegen die Staatskanzlei und der Landkreis Teltow-Fläming als Bauaufsichtsbehörde nicht bereits wesentlich früher bei Beratungen zum Sachstand der FBB aktiv beteiligt wurden.

Ansätze für eine Verantwortlichkeit des Aufsichtsrates im Vorfeld der Verschiebung 2012 erkannte ein diesbezügliches Gutachten speziell durch die Verletzung von Überwachungspflichten. Im Ergebnis wurden Schadensersatzansprüche jedoch verneint. Das Handeln der Aufsichtsratsmitglieder hätte sich im Rahmen des bei pflichtgemäßer Erfüllung zu erwartenden Verhaltens befunden.¹⁰³⁵

Im Anschluss an die gescheiterte Eröffnung 2012 hatte der Aufsichtsrat die Anzahl seiner Sitzungen, in denen ihm über auftretende Mängelsituationen berichtet wurde, spürbar erhöht. Man muss sich auch hier die Frage stellen, weswegen der Aufsichtsrat als Kontrollgremium der Gesellschaft erst 2012 seine Arbeit und Aufmerksamkeit zu verschiedenen Mängeln erhöht hatte und nicht bereits viele Jahre vorher. Dies wird auch daran gelegen haben, dass die vielen im Aufsichtsrat vertretenen Politiker und Ministerialbeamte keine Zeit erübrigen wollten oder konnten, um die Arbeit dieses Gremiums im Interesse der Steuerzahler zu verbessern.

¹⁰³⁵ Vgl. Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 398.

IV. Themenkomplex: Aufsichtspflicht der Gesellschafter und des Aufsichtsrates

Die Gesellschafter haben maßgeblichen Einfluss auf die Entscheidungen und die strategische Ausrichtung der FBB-Gesellschaft. Der Stimmenanteil in der Gesellschafterversammlung entspricht dem Anteil am Gesamtunternehmen FBB GmbH von 37 Prozent. Mit seinen Ansichten konnte sich Brandenburg in der Gesellschafterversammlung jedoch stets nur durchsetzen, wenn es nicht alleine dastand und mindestens einen der beiden weiteren Gesellschafter, Berlin (37 %) und den Bund (26 %), überzeugen konnte.

Zu den Aufgaben des FBB-Aufsichtsrates, sagte der Zeuge Walter Schubert, als damaliger Vorstandsvorsitzender der Mittelbrandenburgischen Sparkasse von Juni 2000 bis 2006 Mitglied des Aufsichtsrates der FBB, entsandt durch das Land Brandenburg, Folgendes:¹⁰³⁶

„[...] welche Aufgaben – wer was hat, wie viele Mitglieder der Aufsichtsrat hat, in § 8, Beschlussfassung des Aufsichtsrates und die Aufgaben des Aufsichtsrates, § 10 des Gesellschaftsvertrages.

Das heißt im Ersten: ‚Der Aufsichtsrat überwacht die Geschäftsführung.‘ – Grundprinzip eines Aufsichtsrates einer GmbH. ‚Er kann bestimmte Arten von Geschäften an seine Einwilligung binden.‘ Da wird man bestimmte Grenzen festsetzen, wie das hier auch geschehen war.

‚Der Aufsichtsrat vertritt die Gesellschaft bei Rechtsgeschäften der Gesellschaft mit der Geschäftsführung und bei Rechtsstreitigkeiten zwischen der Gesellschaft und der Geschäftsführung.‘¹⁰³⁷

Überraschend ist, dass dem Aufsichtsrat nach Angaben des Zeugen Schubert erst im Verlauf des Jahres 2006 Pläne zum Bau des BER vorgelegt wurden.¹⁰³⁸ Man muss sich an dieser Stelle die Frage stellen, da im Jahr 2006 auch der Spatenstich stattfand: Wie sollte der Aufsichtsrat unter diesen Umständen ausreichend Zeit haben, um die Baupläne eingehend anzusehen, geschweige denn, diese zu prüfen? Bereits vorher hätte dieser die Geschäftsführung stärker auf seine Aufsichtspflicht ihr gegenüber hinweisen müssen und die daraus für den Aufsichtsrat resultierenden Rechte.

¹⁰³⁶ Vgl. Zeuge Walter Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, S. 139.

¹⁰³⁷ Zeuge Walter Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, S. 137 f.

¹⁰³⁸ Vgl. Zeuge Walter Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, S. 141.

Um Fehlentwicklungen möglichst frühzeitig erfolgreich begegnen zu können, ist stets eine transparente und effektive Kommunikation zwischen den Organen der FBB notwendig. Welche negativen Folgen eine von Ängsten bestimmte Informationspolitik hat, kann man am Beispiel des gescheiterten Ampelsystems erkennen (s.o.).

Der Informationsfluss an den Aufsichtsrat wurde in der Vergangenheit oftmals kritisiert. Dieser Zustand schien sich im Laufe der Zeit zwischen den Gremien zu verbessern, was nicht zuletzt der Einführung der Baufachgespräche zugeschrieben worden ist, die für den Austausch zwischen Mitgliedern des Aufsichtsrates und Mitarbeitern der FBB zu Problemen auf der Baustelle gedacht waren.

Die Kritik am Informationsfluss bestätigte im Untersuchungsausschuss 7/2 eindrucksvoll der Zeuge Walter Schubert:

„Es kann nicht sein, dass Sie Herrschaftswissen in verschiedenen Bereichen haben; das führt zu Problemen. Das war im Aufsichtsrat meines Erachtens auch ein Punkt: dass ich nicht richtig einschätzen konnte, was da eigentlich ist.“¹⁰³⁹

Eine weitere Problematik ergab sich aus Über- und Unterordnungsverhältnissen von dienstlich untergeordneten Mitarbeitern der Verwaltung des Landes in Gesellschafterfunktion der FBB, die übergeordnete Funktionen in Bezug auf ihren dienstlichen Vorgesetzten, wie einen Minister, wahrzunehmen hatten.

Hierzu aus der Befragung des Zeugen Ralf Karasch im Untersuchungsausschuss BER I des AGH Berlin ein Zitat:

„Für Berlin nahm und nimmt der Jurist Ralf Karasch, Mitarbeiter im Beteiligungsreferat der Senatsverwaltung für Finanzen, diese Aufgabe wahr. Was als Vorteil bei der Arbeitsteilung innerhalb der Finanzverwaltung erscheinen mag, erweist sich bei näherer Betrachtung als struktureller Fehler zur Wahrnehmung der Gesellschafterposition. Karasch war und ist zugleich Gesellschafter und Referent für ein Mitglied im Aufsichtsrat. Das allein ist Grund genug, berechtigten Zweifel an der verantwortungsvollen Wahrnehmung der Gesellschafterrechte Berlins zu hegen. So hat Herr Karasch in der Rolle des Gesellschafters über die jährliche Entlastung desjenigen Aufsichtsratsmitglieds zu entscheiden, dessen Tätigkeit im Aufsichtsrat er persönlich durch Zuarbeiten maßgeblich beeinflusst. Bei seiner Vernehmung konnte Herr Karasch keinerlei nachvollziehbare Erläuterungen geben, wie seine Tätigkeit in der Gesellschafterversammlung von der Arbeit des Aufsichtsrats inhaltlich zu unterscheiden wäre. Auch konnte er keinerlei Beispiele benennen, für welche grundsätzlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem

¹⁰³⁹ Zeuge Walter Schubert, Protokoll 16. Sitzung vom 19.01.2024, S. 151.

Aus- und Neubau des BER laut Aufgabenkatalog der Gesellschafterversammlung er als Mitglied derselben Verantwortung sah.

Trotz der formell gesellschaftsrechtlich herausgehobenen Stellung kam in dieser Konstellation der Gesellschafterversammlung keine eigenständige, verantwortliche Rolle bei der Unternehmenssteuerung zu [...]. Da der Vertreter Berlins in der Gesellschafterversammlung Karasch dem Regierenden Bürgermeister Wowereit als Aufsichtsratsvorsitzendem und dem Mitglied des Aufsichtsrats aus der Senatsverwaltung für Finanzen dienstrechtlich unterstellt ist, war eine eigene Positionierung gegenüber den im Aufsichtsrat getroffenen Entscheidungen ohnehin schwierig.“¹⁰⁴⁰

Teilweise scheinen die Probleme in der FBB tiefer zu gehen. Während im Businessplan 2014 mit einem Jahresüberschuss im Jahr 2019 samt einer möglichen Rückzahlung und der Auszahlung von Dividenden (positives Bilanzgewinnkonto) im Jahr 2025 gerechnet wurde, wird das Erreichen der Gewinnschwelle nach dem Businessplan 2020 im Jahr 2025 erwartet und ein positives Bilanzgewinnkonto im Jahr 2036. Ob die den Businessplänen zugrunde liegenden Annahmen und Prognosen, insbesondere im Hinblick auf die Einnahmesituation, valide waren, war dem 2. Untersuchungsausschuss des AGB Berlin nicht möglich, abschließend zu klären. In diesem Zusammenhang kritisierte der Aufsichtsrat, dass die unternehmerischen Interessen den politischen untergeordnet wurden – und die Businesspläne theoretischer Natur seien und mit der Realität nichts zu tun hätten.

¹⁰⁴⁰ Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 17. Wahlperiode (BER I), Drucksache 17/3000, S. 853.

1. **Besetzung des Aufsichtsrates**

Bei der Besetzung eines Aufsichtsrates sind verschiedene Kompetenzen und Erfahrungen zu berücksichtigen, damit Entscheidungen mit breiter Kompetenz unterfüttert getroffen werden können.

Am Projekt BER kann man beispielhaft darstellen, weswegen eine stärkere Einbindung von Bauexperten mit Erfahrung bei komplizierten Großprojekten eines öffentlichen Unternehmens anstatt mit Politikern und teilweise fachfremden hochrangigen Beamten beachtet werden sollte.

Zu dieser Zusammensetzung des Gremiums wird auch vorgebracht, dass sie vor dem Hintergrund der 2003 endgültig gescheiterten Privatisierung erfolgt sei. Dieser Thematik ist der hiesige Untersuchungsausschuss zwar nicht explizit nachgegangen. Es erscheint jedoch wenig plausibel, da Politiker und Mitarbeiter in Ministerien zumeist keine Expertise zu Privatisierungsvorhaben von Großprojekten aufweisen können.

2. Kritik Landesrechnungshof Brandenburg und Folgerungen

Der Landesrechnungshof (LRH) Brandenburg empfahl dem Ministerium der Finanzen im Oktober 2014, im Gesellschafterkreis eine Umbesetzung des Aufsichtsrates anzuregen. Der Mix sollte zu 50 Prozent aus externen Fachleuten bestehen und zu 50 Prozent aus geeigneten Landesbediensteten.¹⁰⁴¹ Der LRH äußerte zwar ein gewisses Verständnis für die Besetzung des Aufsichtsrates mit Landesbediensteten bzw. Amtsträgern bei einer so bedeutenden wirtschaftlichen Beteiligung des Bundeslandes an einem Großprojekt wie dem Flughafenneubau, kritisierte 2015 dennoch die Entsendung hochrangiger Politiker. Denn hier dürfe bezüglich der Anforderungen an die zeitliche Verfügbarkeit und die fachliche Eignung der Mitglieder dieses Gremiums bei einem Unternehmen mit Beteiligung der öffentlichen Hand keine anderen Anforderungen gestellt werden als bei einem Privatunternehmen. Bei den von den Gesellschaftern benannten hochrangigen Politikern könne man von einer ohnehin hohen zeitlichen Belastung ausgehen.¹⁰⁴²

Die bereits oben erwähnte Problematik eines Widerspruchs der gesellschaftsrechtlichen Organhierarchie und der im Finanzministerium gegebenen Diensthierarchie war ein weiterer Kritikpunkt im Bericht des LRH.¹⁰⁴³

In der Folge wurde die Kritik des LRH zumindest teilweise berücksichtigt. So wurde die Zusammensetzung der Gremienmitglieder dermaßen geändert, dass sich der o. g. Widerspruch auflöste.

Die Zeugin Daniela Trochowski, ehemalige Finanzstaatssekretärin, erinnerte sich in ihrer Aussage zur Aufarbeitung der Kritik des LRH durch die Landesregierung:

Abgeordneter Dr. Philip Zeschmann (AfD-Fraktion): „[...] Deswegen noch mal die Frage, weil das dezidiert in Ihre Zeit im Aufsichtsrat fällt, was von diesen Empfehlungen des Landesrechnungshofs konkret im Aufsichtsrat diskutiert wurde und was dann auch in die Umsetzung genommen worden ist seitens der Gesellschaft?“

Zeugin Daniela Trochowski: „Also, Punkt eins: Es gab ja eine Stellungnahme auch zu diesem Rechnungshofbericht des Finanzministeriums, wo auch niedergelegt wurde, dass nicht alles im Rechnungshofbericht geteilt wird, und eine anderslautende Bewertung niedergelegt wurde. Und es gab dann auch eine sehr ausführliche Debatte [...] im Haushaltskontrollausschuss. Es gab im Aufsichtsrat eine, ich sage mal, Diskussion, wie

¹⁰⁴¹ Vgl. Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg vom 10.07.2015, XII (LRH Bbg) Bd. 1, Bl. 384.

¹⁰⁴² Vgl. Bericht des Landesrechnungshofs Brandenburg vom 10.07.2015, LRH BB, S. 63.

¹⁰⁴³ Vgl. Bericht des Landesrechnungshofs Brandenburg vom 10.07.2015, LRH BB, S. 80.

die Aufsichtsratsstätigkeit optimiert werden kann und wie der Informationsgehalt verbessert werden kann. Die hat es gegeben. Es wurde in Auftrag gegeben, wenn ich mich richtig erinnere, eine Befragung der Aufsichtsratsmitglieder, wie zufrieden sie zum Beispiel mit den Informationen der Vorlagen sind usw. Und die wurde ausgewertet, allerdings weiß ich nicht mehr, in welchem Jahr das war. Und entsprechend hat man dann auch versucht, die Vorlagen anzupassen [...].¹⁰⁴⁴

Man muss hierzu festhalten, dass der Landesrechnungshof Brandenburg mit seinem kritischen Bericht aus dem Jahr 2016 (Untersuchungszeitraum 2013 bis 2015) zum Neubau des BER und der Organisations- und Informationsstruktur der BER-Betreiberin FBB GmbH recht hatte. Diese reagierte nur zögerlich und lückenhaft auf die berechnete Kritik, was sich auch in der nur teilweisen Umsetzung angemahnter Reformen äußerte. Die Einstufung des LRH-Berichtes als Verschlussache spricht die gleiche Sprache. Diese Maßnahme legt die Schlussfolgerung nahe, dass die damalige Landesregierung hierdurch den Versuch der Verschleierung unternahm hinsichtlich von Informationen über die Missstände auf der Flughafenbaustelle und in der FBB sowie hinsichtlich der Kritik an ihrer eigenen politischen Strategie.

¹⁰⁴⁴ Abgeordneter Dr. Philip Zeschmann (AfD-Fraktion) und Zeugin Daniela Trochowski, Protokoll 15. Sitzung vom 01.12.2023, S. 80.

V. Zusammenfassung und Fazit

Die Entstehung des Flughafens BER endete nach 14-jähriger Bauzeit mit dessen Eröffnung am 31. Oktober 2020 – der erste geplante Eröffnungstermin lag im Jahr 2011. Als einziger überregionaler Flughafen der Region Berlin-Brandenburg konzentriert er den gesamten Flugverkehr an einem Standort, der zudem nicht wesentlich erweiterbar ist, was seine Kapazität begrenzt. Ob dieses Konzept auf Dauer eine ausreichende Versorgung der Region gewährleisten kann oder ein weiterhin geöffneter Flughafen Tegel als Zweitstandort nicht zielführender gewesen wäre, war nicht Gegenstand des Untersuchungsauftrages. In seiner Funktion ist der BER in der Region jedenfalls ein bedeutender Faktor als Wirtschaftsstandort und somit ein wichtiger Arbeitsmarkt.

Der BER ist ein Beispiel für ein bedeutendes Bauprojekt der öffentlichen Hand, das von Beginn an – bereits bei der Standortfindung und den ersten Planungen – unter einer mangelhaften Informationspolitik und den daraus resultierenden Kommunikationspannen, Planungs- und Baumängeln, häufigen Wechseln in der Geschäftsführung und dem negativen Einfluss von hochrangigen Politikern in Projekte der öffentlichen Hand zu leiden hatte. Der Untersuchungsausschuss 7/2 BER hat gezeigt, dass die Bürger von der damaligen SPD-Landesregierung unter Manfred Stolpe bereits 1996 über den wirklichen Verlauf der Flugrouten belogen worden waren, wodurch frühzeitige Proteste gegen den ungeeigneten Standort Schönefeld ausblieben. Geldmittel in dreistelliger Millionen-Euro-Höhe, die für einen effektiven Schallschutz eingeplant sind, liegen bis heute auf Konten der FBB, anstatt damit Schwerstbetroffenen des Fluglärms endlich zu helfen und ihre grundgesetzlich garantierte körperliche Unversehrtheit sicherzustellen.

Für die Rechnungen des Pannen-Flughafens BER muss abermals der Steuerzahler aufkommen. Dies liegt auch daran, dass sich verschiedene Verantwortliche der BER-Betreiber-Gesellschaft FBB GmbH vor der Übernahme von Verantwortung für durch sie verursachte Probleme gedrückt haben und die Zuständigkeit dafür an Kollegen oder sogar Untergebene wegdrücken wollten.

Aufsichts- und Kontrollpflichten des Aufsichtsrates und der Gesellschafterversammlung wurden von diesen über einen langen Zeitraum nicht mit dem notwendigen Ernst und dem für ein solches Großprojekt unbedingt notwendigen Engagement erfüllt. So entstand im Verlauf des Untersuchungsausschusses 7/2 zum BER streckenweise der Eindruck, dass Vertreter der Gesellschafter Berlin, Brandenburg und Bund in den Gremien der FBB beim Bau vorrangig eigene Wünsche, deckungsgleich mit ihren politischen Vorstellungen, realisieren wollten. Stattdessen hätte es der Pflicht dieser Personen entsprochen, die Notwendigkeiten des Vorhabens zu akzeptieren, damit es zu einem gemeinsamen Erfolg geführt werden

konnte. Als Beispiel hierfür kann die erst sehr spät und nach vielen kostspieligen Verschiebungen der Eröffnung des Flughafens erfolgte grundlegende Verbesserung der FBB-Informationsorganisation gelten. Weswegen wurde diese nicht bereits kurz nach Beginn der Bautätigkeit reformiert? Auch wenn dieser Untersuchungsausschuss keine hinreichenden Beweise dafür offenlegen konnte, ist nur schwer ein Grund dafür erkennbar, dass es etliche Jahre gedauert haben soll, bis Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung kurz vor der Eröffnung im Jahr 2012 von den vielen Pannen und der erheblichen Zeitverzögerung Kenntnis erlangten.

Nachdem der Landesrechnungshof Brandenburg seinen alarmierenden Prüfbericht zum BER 2015 der Landesregierung aus SPD und Linken unter Ministerpräsident Woidke vorgelegt hatte, wollte die Landesregierung ihn zunächst als Verschlussache den Bürgern vorenthalten. Es ist allein der Opposition im damaligen Landtag zu verdanken, dass dieser Bericht im Februar 2016 der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde.

Sogar als der Landesrechnungshof Brandenburg Defizite mindestens im Risikomanagement und im Controlling sowie folglich im Aufsichtsrat der FBB kenntlich machte, zögerte die Landesregierung noch. Die Umsetzung der vom Landesrechnungshof vorgeschlagenen Maßnahmen zur Beseitigung vieler Missstände erfolgte nur teilweise und mit zeitlicher Verzögerung. Dadurch entstand der Eindruck, mittels Verschleierung von missliebigen Tatsachen und von eigenen Schlechtleistungen der Landesregierung aus SPD und Linken ablenken zu wollen.

Der Landesrechnungshof legte außerdem Ende 2015 offen, dass die Entlastungen der Mitglieder des Aufsichtsrates nach den eigenen Vorgaben des Gremiums durchgeführt wurden und nicht nach den allgemein für ein solches Aufsichtsgremium üblichen Regeln. Die in der Folgezeit mittels mehrerer parlamentarischen Initiativen geforderte Konsequenz, die Entlastungsverfahren erneut nach den allgemein üblichen Vorgaben umzusetzen, wurde immer wieder abgelehnt und deshalb nie umgesetzt.

Die Folge davon: Wegen der erfolgten Entlastung kann kein vorheriges Aufsichtsratsmitglied für die Schlechterfüllung der ihm übertragenen Aufgaben haftungsrechtlich zur Verantwortung gezogen werden. Bis zum Ende handeln die (politisch) Verantwortlichen also wieder zu Lasten des steuerzahlenden Bürgers.

Der Untersuchungsausschuss konnte aus Gründen der ihm zur Aufgabenerfüllung zur Verfügung stehenden knappen Zeitspanne bis zum Ende der 7. Wahlperiode die ihm im Einsetzungsbeschluss aufgegebenen Fragen nicht in Gänze abschließend untersuchen und beantworten.¹⁰⁴⁵

¹⁰⁴⁵ Vgl. Landtag Brandenburg, Drucksache 7/4948.

Was bleibt, ist das Versprechen der AfD-Landtagsfraktion gegenüber der Brandenburger Bevölkerung, Licht in einen der größten politischen Bauskandale in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland zu bringen. Daher ist eine Fortführung der Untersuchungstätigkeit zum BER in der kommenden 8. Legislaturperiode dringend notwendig. Dass SPD, Grüne, CDU und die Linke kein besonderes Interesse an einer Weiterführung der Aufklärung haben und diese sogar ablehnen, hat dieser Untersuchungsausschuss deutlich gezeigt. Dennoch bleibt die AfD als Anwalt der Bürger und Steuerzahler in der Pflicht.

2. Abschnitt: Sondervotum der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER



**Sondervotum
der
Gruppe BVB/FREIE WÄHLER**

zum Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses 7/2

**„Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung
für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens
Berlin Brandenburg ‘Willy Brandt’ (BER)“**

28.05.2024

**BVB / FREIE WÄHLER Gruppe
im Landtag Brandenburg**
Alter Markt 1 • 14467 Potsdam

2. Abschnitt: Sondervotum der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER.....	950
Einleitung.....	953
Umgang mit dem Bericht.....	956
A. Weltbesten Schallschutz für die Betroffenen versus Schallschutz nach Interessenlage der Fluggesellschaft.....	957
I. Berücksichtigung der vom Fluglärm Betroffenen im Planfeststellungsverfahren.....	957
1. Allgemeine Erläuterungen zum Ablauf des Verfahrens nach Gesetz.....	957
2. Konkreter Ablauf im Planfeststellungsverfahren für den BER.....	960
II. Die Legende von der Überraschung über die 15° Abknickung der Flugrouten.....	970
III. Exkurs: Standortentscheidung und Konsensbeschluss.....	974
IV. Schutz der betroffenen Anwohner durch Nachtflugverbot.....	984
V. Umsetzung der baulichen Schallschutzmaßnahmen.....	987
B. Geplatzte Eröffnung 2012 – Große Überraschung oder doch vorhersehbar? ...	989
C. Verantwortung der Landesregierung für das Versagen der Flughafen GmbH..	995
Schlussbemerkung.....	1000

Einleitung

Der Untersuchungsausschuss 7/2 zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg 'Willi Brandt' (BER)“ wurde mit Beschluss des Landtages vom 23. Februar 2022 eingesetzt. Die Fraktion BVB/FREIE WÄHLER wurde mit einem stimmberechtigten Mitglied in den Untersuchungsausschuss berufen, stimmberechtigtes Mitglied war für den gesamten Zeitraum der Tätigkeit des Untersuchungsausschusses der Landtagsabgeordnete Herr Matthias Stefke, stellvertretendes Mitglied Herr Péter Vida. Im Dezember 2023 wechselte der Status von „Fraktion“ zu „Gruppe BVB/FREIE WÄHLER“, die Rechte blieben identisch und die Arbeit wurde fortgesetzt.

Im Folgenden wird in diesem Sondervotum daher statusunabhängig der Begriff Gruppe BVB/FREIE WÄHLER verwandt.

Bereits bei der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bestand das offensichtliche Problem darin, dass eine umfassende und tiefgreifende Untersuchung aller aufgeworfenen Fragen, innerhalb der noch bis zum Ende der Legislaturperiode (September 2024) zur Verfügung stehenden 28 Monate, faktisch unmöglich war. Bis zur Sommerpause 2022 konnten lediglich Verfahrensbeschlüsse gefasst und das erforderliche Personal für die Landtagsverwaltung und die Fraktionen eingestellt werden. Die eigentliche Arbeit begann daher erst ab Herbst 2022 und wurde durch die Vorgabe der mehrheitlich getroffenen Verfahrensbeschlüsse, nach denen der Abschlussbericht und die Sondervoten bis April/Mai 2024 fertiggestellt werden mussten, noch zusätzlich eingeschränkt. Effektiv standen somit lediglich 18 Monate zur Beweiserhebung und Untersuchung zur Verfügung.

Durch die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER wurden insgesamt 41 Beweisanträge zur Vernehmung von Zeugen und zur Anforderung von Unterlagen gestellt. Viele, aber nicht alle diese Beweisanträge, wurden vom Untersuchungsausschuss beschlossen. Einige Beweisanträge zur Vernehmung von Zeugen wurden mit der Mehrheit des Untersuchungsausschusses abgelehnt. Die Zusammensetzung des Untersuchungsausschusses mit einer Mehrheit aus den Fraktionen der Regierungskoalition aus SPD, CDU und Grünen und die Tatsache, dass die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER nicht die Rechte einer qualifizierten Minderheit im Untersuchungsausschuss besaß, ermöglichte die Ablehnung von Beweisanträgen. Möglichkeiten der aus Sicht der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER wünschenswerten wie notwendigen Aufklärung der im Untersuchungsauftrag gestellten Fragen wurden somit nicht ausgeschöpft.

Aufgrund der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit war es dem Untersuchungsausschuss auch nicht möglich, zuerst Unterlagen anzufordern, diese sodann zu sichten und anschließend daraus aufkommende Fragen an bestimmte Zeugen zu stellen. Beides musste parallel verlaufen, was dazu führte, dass Zeugenvernehmungen nicht so effizient vorbereitet und durchgeführt werden konnten, um dem Anspruch der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER zu entsprechen und wie es für die Erfüllung der Aufgabe des Untersuchungsausschusses erforderlich gewesen wäre.

Eine weitere zeitliche Verzögerung ergab sich daraus, dass angeforderte Unterlagen teilweise erst Monate später für den Untersuchungsausschuss bereitgestellt wurden. Dies war

zum Teil der Menge an in den Ministerien vorliegenden Akten geschuldet, zum Teil wurde die Herausgabe aber, insbesondere von Seiten der FBB GmbH, erschwert und behindert.

Zwischenfazit:

Bei der Einsetzung eines Untersuchungsausschusses sollte zukünftig darauf geachtet werden, einen solchen möglichst frühzeitig einzusetzen, um vollumfänglich zu Erkenntnissen kommen zu können. Für die Verfahrensbeschlüsse zur Termin- und Ablaufplanung sollte darauf geachtet werden, zuerst einen längeren Zeitraum zur Anforderung und Sichtung von Unterlagen vorzusehen und anschließend in die Zeugenvernehmung zu gehen. Um Widersprüche aus den Aussagen einzelner Zeugen aufklären zu können, ist das erneute Aktenstudium und eine weitere Vernehmung der Zeugen sinnvoll. Ein solches Vorgehen sollte auch von der Regierungsmehrheit im Untersuchungsausschuss mitgetragen werden.

Trotz all dieser Schwierigkeiten ist es im Untersuchungsausschuss gelungen, neue Erkenntnisse zu einzelnen Themen zu gewinnen. Hierbei war für die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER nicht nur die Zeugenvernehmung eine wichtige Quelle, sondern auch das Sichten und Aufarbeiten der mehr als tausend Aktenordner. Diese standen in zwei Aktenräumen zur Verfügung, zu denen der Zugang dokumentiert wurde. Das Interesse einzelner Fraktionen und Gruppen an diesen Akten war sehr unterschiedlich ausgeprägt.

Gleichwohl war es auch für die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER aufgrund der Menge leider nicht möglich, alle Aktenordner intensiv durchzuarbeiten. Es ist sehr wahrscheinlich, dass wichtige Erkenntnisse zu den im Einsetzungsbeschluss gestellten Fragen noch nicht gewonnen werden konnten, weil dafür die Zeit nicht ausgereicht hat.

Zwischenfazit:

Für den Fall eines weiteren Untersuchungsausschusses zum BER wäre die zeitnahe Anforderung der sich aus dem Aktenplan ergebenden Unterlagen sinnvoll.

Gegebenenfalls könnte an die ministeriellen und administrativen Bereiche vor der Herausgabe der für den jetzigen Untersuchungsausschuss bereitgestellten Akten ein entsprechender Hinweis ergehen, dass diese für eine weitere Untersuchung benötigt werden.

Ein Abwarten mit der Herausgabe, für den Fall der Einsetzung eines weiteren Untersuchungsausschusses direkt nach Beginn der neuen Legislatur, sollte geprüft und abgestimmt werden.

Da der Untersuchungsausschuss 7/2 lediglich mit einem Teilbericht und nicht mit einem Abschlussbericht endet, bestünde hier eine Berechtigung, die Unterlagen noch bis September 2024 aufzubewahren und unverzüglich nach der Konstituierung des neuen Landtages einen neuen Untersuchungsausschuss einzusetzen, um die Unterlagen zu sichern und unnötige Arbeit zu verhindern.

Für die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER war eines der wichtigsten Themen während der Arbeit im Untersuchungsausschuss der Schallschutz sowie die Klärung der Verantwortlichkeiten für das Desaster um Planung, Bau und Eröffnung des Flughafens. Aus diesem Grunde konzentriert sich der Inhalt des Sondervotums auch vorrangig auf diese Themen.

Umgang mit dem Bericht

Die Vorsitzende legte einen Bericht mit einem umfangreichen Feststellungsteil vor. Dieser enthält zu vielen Themenkomplexen Verweise auf die Abschlussberichte der beiden Untersuchungsausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses und lässt diese als Ergebnis stehen.

Eigene Erkenntnisse werden lediglich aus den Zeugenvernehmungen gezogen. Die als Beweismittel beigezogenen Unterlagen und Aktenordner wurden nicht daraufhin geprüft, ob sich hieraus weitergehende Feststellungen treffen lassen. Dies ist sicherlich durch das Ausschussesekretariat auch nicht leistbar gewesen und ist nicht die originäre Aufgabe der Vorsitzenden. Unterlagen und Akten sind nur insoweit im Bericht erwähnt worden, als sie als Vorhalt bei einer Zeugenvernehmung von einer Fraktion oder Gruppe eingebracht wurden.

Im Ergebnis führte diese Art der Herangehensweise jedoch dazu, dass der Feststellungsteil, selbst zu den vom Untersuchungsausschuss bearbeiteten Themenkomplexen, weder vollständig, noch umfassend ist. Wie in der Einleitung bereits ausgeführt, war es aufgrund des engen zeitlichen Korridors nicht möglich, die Zeugenvernehmungen so vorzubereiten, dass alle hierzu verfügbaren Unterlagen zuvor ausgewertet werden konnten, um den Zeugen entsprechende Vorhalte machen zu können.

Zwischenfazit:

Soweit der Bericht zu zahlreichen Themenkomplexen also die Feststellung trifft, dass „keine weitergehenden Erkenntnisse“ gewonnen oder „eine Einflussnahme nicht nachgewiesen“ werden konnte, so ist hieraus nicht die Schlussfolgerung zu ziehen, dass es keine gab. Für eine solche Feststellung hätte der komplette Aktenbestand geprüft und ausgewertet werden sowie ggf. eine mehrfache Vernehmung einzelner Zeugen stattfinden müssen. Beides war innerhalb des zur Verfügung stehenden Zeitraumes für den Untersuchungsausschuss nicht möglich und sollte ggf. Gegenstand eines weiteren Untersuchungsausschusses zu dieser Thematik sein.

Die Gruppe BVB/FFREIE WÄHLER stellte zwölf Änderungsanträge zum Feststellungsteil des Berichtes der Vorsitzenden und begründete diese. Hiermit kam die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER dem im Untersuchungsausschussgesetz vorgesehenen Konsensprinzip nach und wollte eine weitgehende Übereinstimmung aller Mitglieder des Untersuchungsausschusses zum Feststellungsteil erreichen.

Durch die Mehrheit des Untersuchungsausschusses wurden 10 dieser Änderungsanträge abgelehnt.

Aus diesem Grunde enthält das Sondervotum der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER nicht nur eine gesonderte Bewertung des von der Vorsitzenden vorgelegten Berichtes, sondern auch eigene Feststellungen.

A. Weltbesten Schallschutz für die Betroffenen versus Schallschutz nach Interessenlage der Fluggesellschaft

I. Berücksichtigung der vom Fluglärm Betroffenen im Planfeststellungsverfahren

1. Allgemeine Erläuterungen zum Ablauf des Verfahrens nach Gesetz

Vor dem Bau des Flughafens am Standort Schönefeld musste ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, um die Zulässigkeit des Vorhabens zu prüfen. Die Aufgabe und den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens schildert das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) Brandenburg auf seiner Homepage folgendermaßen:

„Für die Zulassungsentscheidung zu bestimmten raumbedeutsamen Vorhaben und Infrastrukturmaßnahmen wird durch Gesetz ein besonderes Verwaltungsverfahren vorgeschrieben, das Planfeststellungsverfahren. Die Vorschriften zum Planfeststellungsverfahren regeln u. a. alle wesentlichen Schritte zur Bürger- und Behördenbeteiligung. Die Zulassungsbehörde ist an diese Regeln gebunden. Vorhaben, für die ein solches Verfahren vorgesehen ist, sind zum Beispiel der Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahntrassen oder Flughäfen.

Bei diesen Vorhaben sind die für das Vorhaben sprechenden Belange in der Regel mit einer Vielzahl privater und anderer öffentlicher Belange abzuwägen und möglichst in Einklang zu bringen. Zu den öffentlichen Belangen, die in diese Abwägung einbezogen werden, zählen zum Beispiel Natur- und Umweltschutz und Schutz vor Lärm. Es handelt sich also um solche Belange, die von baulichen sowie betrieblichen Auswirkungen des Vorhabens betroffen sind.

Daher wird das Planfeststellungsverfahren als formalisiertes Verfahren zur Ermittlung und Abwägung festgeschrieben. Zweck der Bürger- und Behördenbeteiligung ist, die zuständige Zulassungsbehörde in die Lage zu versetzen, die betroffenen Belange frühzeitig erforschen und sachgerecht bewerten zu können. Die Hauptunterschiede zum nicht förmlichen Verwaltungsverfahren bestehen in der umfassenden Beteiligung von Bürgern, deren private Belange durch das Vorhaben betroffen sind, und der Beteiligung von Behörden, deren öffentlich-rechtlicher Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird.“¹⁰⁴⁶

Unbestritten bestand und besteht die gravierendste Konsequenz aus der Errichtung des Flughafens BER am Standort Schönefeld in der Belastung mit Fluglärm für eine dicht besiedelte Region. Im Planfeststellungsverfahren waren die Belange der betroffenen Bürger mit ihrem Anspruch auf Schutz vor Fluglärm mit den öffentlichen Belangen und dem Interesse an der Errichtung des Flughafens gegeneinander abzuwägen.

¹⁰⁴⁶ Homepage MIL Brandenburg, [Planfeststellungsverfahren | Bürgerbeteiligung - Bausteine für die Praxis \(brandenburg.de\)](https://www.brandenburg.de/Planfeststellungsverfahren-Buergerbeteiligung-Bausteine-fuer-die-Praxis).

Um eine „frühzeitige Erforschung“ des Belanges Betroffenheit von Fluglärm durchführen zu können, wäre es erforderlich gewesen, die Korridore zu ermitteln, in denen Fluglärm auftreten wird.

Bei der Festlegung dieser Korridore ist zu beachten, welche Anforderungen sich aus dem Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren/Flugrouten ergeben.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat in seinem Flyer „Festlegung von Flugverfahren“ (Stand August 2022) erläutert, wie die zeitliche Abfolge bei der Festlegung von Flugrouten ist und welche Voraussetzungen bereits im Planfeststellungsverfahren getroffen werden:

„Wie werden Flugverfahren festgelegt?

In der Regel werden Flugverfahren in Deutschland durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) nach Maßgabe der Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) geplant und durch das BAF in Form einer Rechtsverordnung festgelegt. Die grundlegende Entscheidung über die Einführung des Flugbetriebs nach Instrumentenflugregeln trifft die jeweilige Landesluftfahrtbehörde in dem bei ihr geführten Verwaltungsverfahren. In diesem Verfahren erfolgen die Öffentlichkeitsbeteiligung und die umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen für den gesamten sogenannten Einwirkungsbereich.

Die Betriebsgenehmigung des Flugplatzes und, soweit erforderlich, die Planfeststellung setzen insbesondere mit

- der Gestaltung des Systems aus Start- und Landebahnen,*
- mit Beschränkungen der Betriebszeiten (z.B. Nacht- und Tagflugbeschränkungen) und*
- mit gegebenenfalls darüber hinaus zu beachtenden wesentlichen Erwägungen*

den Rahmen für die Planung und Festlegung der Flugverfahren durch das BAF.

Die zeitlich nachfolgende Flugverfahrensfestlegung dient primär dem gesetzlich vorgegeben Ziel der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Dabei werden aber auch Umwelt- und Lärmschutzaspekte im Sinne einer abgewogenen Verteilung der durch den Betrieb des Flugplatzes bedingten Auswirkungen berücksichtigt.

Hierfür werden die DFS und das BAF von den jeweiligen Fluglärmkommissionen beraten. Um die örtlichen Belange bestmöglich berücksichtigen zu können, setzt sich die Fluglärmkommission aus Vertretern der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der Fluggesellschaften, des Flugplatzbetreibers und der Landesbehörden zusammen. Bei Flugverfahren, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, holt das BAF zudem eine Stellungnahme des Umweltbundesamtes (UBA) ein („Herstellung des Benehmens“).¹⁰⁴⁷

¹⁰⁴⁷ Flyer des BAF Stand August 2022, [BAF - Flugverfahren \(bund.de\)](https://www.bund.de/Content/DE/Themen/Luftverkehr/Flugverfahren/Flugverfahren.html).

Lage und Abstand von Start- und Landebahnen haben Auswirkungen auf die Flugverfahren und auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Anwohner. Mit der Entscheidung im Planfeststellungsverfahren, an welcher Stelle, in welcher Ausrichtung auf dem betreffenden Standort sowie in welchem Abstand voneinander Start- und Landebahnen angeordnet werden, werden die Rahmenbedingungen für die später möglichen Flugverfahren getroffen und es wird damit bereits im Planfeststellungsverfahren selbst Einfluss auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Anwohner genommen.

Zwischenfazit:

Das Land Brandenburg hatte bereits, aufgrund der geltenden Gesetze, im Planfeststellungsverfahren die Möglichkeit, durch Lage und Abstand von Start- und Landebahnen sowie durch die Beschränkung der Betriebszeiten, die Belastung der vom Fluglärm betroffenen Regionen möglichst gering zu halten.

2. Konkreter Ablauf im Planfeststellungsverfahren für den BER

Soweit also die Theorie: „betroffene Belange frühzeitig erforschen und sachgerecht bewerten“, um eine Abwägung der verschiedenen Belange, wie zum Beispiel Schutz vor Lärm ordnungsgemäß durchführen zu können.

Die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER stellte sich im Rahmen des Untersuchungsauftrages die Frage, ob sich aus dem Akteninhalt oder den Zeugenvernehmungen Erkenntnisse erlangen lassen, inwieweit das Land Brandenburg im Planfeststellungsverfahren (PFV) alle ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ergriffen hatte, um die vom Standort Schönefeld betroffene Region bestmöglich vor Fluglärm zu schützen.

Auf der Grundlage der vorliegenden Akten und der Zeugenaussagen ergab sich das folgende Bild:

Durch den Antragsteller des Planfeststellungsverfahrens, die BBF und die Tochtergesellschaft PPS (Vorgänger der heutigen FBB), wurden die Antragsunterlagen erstellt und beim zuständigen Ministerium (MSWV) eingereicht.¹⁰⁴⁸

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hatte bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt (nach dem Raumordnungsverfahren (ROV) und vor Beginn des PFV) darauf hingewiesen, dass die Luftraumplanung der DFS ein standortbestimmendes Element darstellen kann und die DFS bislang nicht ausreichend in die Planung des Flughafens einbezogen worden war. In einem Aktenvermerk des MSWV Referat 46 vom 28.02.1995 wurde eine Besprechung mit der DFS am 20.02.1995 dokumentiert. Darin hieß es unter anderem:

„Die DFS zeigte sich äußerst verwundert darüber, daß – entgegen der bisherigen Praxis aller Flughafen- und Verkehrslandeplatzplanungen der Antragsteller sich nicht mit der DFS in Verbindung gesetzt hat.

Die von der BBF verwendeten Gutachten haben amerikanische Verfahren zugrunde gelegt; es ist völlig ungewiß, ja zweifelhaft, ob diese von der DFS akzeptiert werden, da sie sich in die bisherige Flugsicherheitskonzeption nicht einfügen. Die fehlende Kontaktaufnahme der BBF bzw. der von ihr beauftragten Gutachter ist um so gravierender, weil die DFS, weit im Vorfeld der Planungen, An- und Abflugverfahren empfiehlt, die Grundlage für die Bearbeitung von Lärmgutachten darstellt. Üblicherweise wird die DFS bereits in die Vorüberlegungen der Standortwahl eingebunden.

Flugbetriebliche Fragen, wie z. B. die der Flugsicherung sind u. a. Bestandteil von Suchverfahren, die möglicherweise bei dem bisherigen Standortsuchverfahren keine oder keine hinreichende Beachtung gefunden haben. ...

Die Luftraumplanung der DFS kann ein standortbestimmendes Element darstellen.“¹⁰⁴⁹

¹⁰⁴⁸ Bericht UA 7/2, Seite 112.

¹⁰⁴⁹ Aktenvermerk des MSWV, Ref. 46 vom 28.02.1995, Ordner LBV – 21 - 462.

Teilnehmer des Gespraches waren Herr W. W. und Herr Michael Bayr vom MSWV, beide wurden im UA 7/2 nicht als Zeugen zur weiteren Aufklärung des Sachverhaltes vernommen.

Im Ergebnis dieses Gespraches wurde im März 1995 ein Schreiben des MSWV an die BBF verfasst, welches vom damaligen Abteilungsleiter und spateren Staatssekretär Bretschneider schlussgezeichnet und dem Minister vor Absendung zur Kenntnis gegeben wurde. Hierin wurde das Problem wie folgt zusammengefasst:

„... Die DFS moniert dies ausdrücklich, weil sie im Vorfeld der Planungen, regelmäßig bereits vor Standortsuche, wegen der Erörterung der voraussichtlichen An- und Abflugverfahren so frühzeitig wie möglich an der Flughafenplanung beteiligt werden muss. ...

Die fehlende Abstimmung mit der DFS könnte sich als äußerst gravierend herausstellen, wenn die bisherigen Standortberlegungen mit der Luftraumplanung kollidieren oder zugrunde gelegt modellhafte An- und Abflugverfahren von der DFS nicht akzeptiert wird.“¹⁰⁵⁰

Für dass, das Planfeststellungsverfahren durchführende Ministerium des Landes Brandenburg (MSWV) und insbesondere den auch im Untersuchungsausschuss vernommenen Zeugen Herrn Bretschneider war nach diesen vorliegenden Unterlagen bereits seit mindestens Februar/März 1995 bekannt, dass die DFS mit der Flugraumplanung ein standortbestimmendes Element darstellte und der Vorhabenträger BBF und PPS von falschen Annahmen bei der Flugverfahrensplanung ausgegangen war.

In der Antwort der Flughafengesellschaft BBF vom 23.03.1995 legte diese umfangreich dar, dass es sehr wohl eine Einbeziehung der DFS in die Planung gegeben habe und dass, im Einzelnen aufgeführt, 19 Termine im Jahr 1993 mit der DFS stattgefunden haben sollen.¹⁰⁵¹

Dieses Schreiben führte zu einer sofortigen Erwiderung der DFS. Mit Schreiben vom 24.03.1995 widerlegte die DFS die Ausführungen und die Terminliste der BBF mit sehr deutlichen Worten und erklärte unter anderem, dass die aufgefhrtten Gesprache mit einem Herrn F. keine Gesprache mit der DFS gewesen sein können, da es sich nicht um einen aktuellen Mitarbeiter der DFS handeln würde.

Zu weiteren „angeblichen“ Gesprachen hieß es in der Erwiderung der DFS:

„Die unter dem Datum 17.03.1993 aufgefhrtte Arbeitssitzung fand offensichtlich auch ohne Beteiligung der DFS statt, da Herr [Ba.] an diesem Tage an einer ganztägigen Sitzung der Fluglärmkommission in Tegel teilnahm.

Die unter den Terminen 30./31.03. und 01.04.1993 in der Hauptverwaltung der DFS in Offenbach zitierte „mehrtägige“ Besprechung dauerte insgesamt ca. 15 Minuten und fand am Freitag, dem 02.04.1993 stehenderweise mit Hut und Mantel zwischen dem Sachbearbeiter Herrn [R.] und dem eingangs bereits genannten ehemaligen BFS-Lotsen Herrn [F.] statt ...

¹⁰⁵⁰ Schreiben des MSWV vom März 1995, Ordner LBV – 21 - 462.

¹⁰⁵¹ Schreiben der BBF vom 23.03.1995 an das MSWV, Herrn Bretschneider, Ordner LBV – 21 - 462.

Hierbei wurde neben dem Austausch von Belanglosigkeiten weder etwas gemeinsam erarbeitet noch abgesprochen noch festgelegt. ...

Die jetzt vorgelegte „Liste Aktivitäten mit DFS“ zieht jedoch das Ihnen entgegengebrachte Vertrauen in Zweifel, da die se Liste als ein Versuch betrachtet werden muss, im Nachhinein eine offizielle Beteiligung der DFS im Raumordnungsverfahren zu konstruieren.“¹⁰⁵²

Im Ergebnis dieses deutlichen Aufbegehrens der DFS und dem Vorwurf, bislang außen vor gelassen worden zu sein, wurde eine Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren BBI“ gebildet.

Aus den Unterlagen ergeben sich jedoch keinerlei Hinweise darauf, dass im MSWV oder bei Herrn Bretschneider aufgrund dieses Verhaltens der BBF in der Folgezeit Zweifel an der Glaubwürdigkeit von Äußerungen der BBF aufkamen.

Zwischenfazit:

Aus Sicht der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER gab es bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt deutliche Hinweise darauf, dass ein blindes Vertrauen in das Agieren der Flughafengesellschaft nicht angebracht war. Wer hinsichtlich der Beteiligung der DFS im ROV Termine „konstruiert“ und anführt, die tatsächlich nicht stattgefunden haben, hatte keinen Vertrauensvorschuss verdient.

Aus welchen Gründen diese Schlussfolgerungen durch die Mitarbeiter im MSWV und insbesondere Herrn Bretschneider nicht gezogen wurden, konnte der Untersuchungsausschuss nicht ermitteln, eine diesbezügliche Zeugenvernehmung hat nicht stattgefunden.

Insbesondere bezogen auf Herrn Bretschneider, der in den folgenden Jahren in unterschiedlichen und einflussreichen Positionen für das Land Brandenburg noch sehr intensiv die Geschehnisse um den Flughafen bearbeitet hat, könnte eine weitere Befassung in einem Untersuchungsausschuss zu neuen Erkenntnissen führen.

Im August 1997 legte die BBF, über ihre Projektplanungsgesellschaft PPS ein überarbeitetes Konzept zur Vorgehensweise für eine Luftraumstudie vor, erarbeitet von AvioPlan, und übergab diese an das MSWV, zur Abstimmung mit der DFS.

Dieses Konzept für die Luftraumstudie von AvioPlan, Stand 20.08.1997, wurde mit einem Begleitschreiben des MSWV vom 10.09.1997 unter anderem an das Bundesministerium für Verkehr, die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr Berlin und die DFS versandt. In dem Begleitschreiben hieß es unter anderem:

„Die Planungsanzeige (für den Standort Schönefeld) ist durch das MSWV mittlerweile dahingehend beschieden worden, dass ein Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchzuführen ist. Insbesondere zur Erstellung der von mir geforderten Gutachten zur Ausweisung von Lärmbelastungen benötigen die Flughafenplaner An-

¹⁰⁵² Schreiben der DFS vom 24.03.1995 an das MSWV, Ordner LBV – 21 - 462.

gaben zu möglichen An- und Abflugverfahren in Form einer Grobplanung, um die erforderlichen Berechnungen anstellen zu können. Grundlage für Kapazitäts- und Umweltbelastungsuntersuchungen soll u.a. eine Luftraumstudie sein. Die mir vom Vorhabenträger vorgelegte Konzeption zur Durchführung dieser Studie ist ebenfalls beigelegt.“¹⁰⁵³

Am 29.09.1997 fand im MSWV eine Sitzung der Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren EDDB“ (Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld) statt. Die wesentlichen Ergebnisse wurden in einem Aktenvermerk vom Referat 44 festgehalten:

„Die DFS weist darauf hin, dass die Durchführung der Flugsicherungsbetriebsdienste und die Festlegung der damit verbundenen Flugverfahren ausschließlich in ihrem Zuständigkeitsbereich liegt. Die DFS rät daher dringend, sie umgehend in die weiteren Planungen einzubeziehen. Nur so kann verhindert werden, dass im Rahmen der Planfeststellung durch die dann über das Luftverkehrsgesetz gutachterlich eingeschaltete DFS die Flugverfahren infrage gestellt und neu erarbeitet werden müssten. Die frühzeitige Einbindung der DFS stellt sicher, dass die Planungen auch umgesetzt werden können. ...

Da die Ermittlung von Lärmbelastungen bzw. Belastungen durch Luftschadstoffe die Festsetzung von An- und Abflugstrecken bzw. Flugverfahren voraussetzt, ist es für die Erarbeitung der UVU erforderlich, möglichst kurzfristig eine erste Grobplanung der Flugverfahren zu erstellen. Für das MSWV sind in diesem Zusammenhang ausschließlich die Aussagen der DFS zu den An- und Abflugverfahren maßgebend.

... Für die weitere Tätigkeit der AG kann von folgenden Planungseckwerten ausgegangen werden:

- Verlängerung der derzeitigen Startbahn (Südbahn) um jeweils 300 m an beiden Enden.*
- Bau einer neuen, 4.000 m langen S/L Bahn parallel zur Startbahn (Südbahn) in einem Abstand zwischen 1.950 m und 2.300 m sowie einem Versatz zwischen 800 m und 1.300 m“¹⁰⁵⁴*

Zu diesem Zeitpunkt äußerte sich das MSWV eindeutig dahingehend, dass für die Untersuchung und Einschätzung der Umweltverträglichkeit, insbesondere hinsichtlich von Fluglärm und Schadstoffen, die Planung der DFS zu den zukünftigen Flugverfahren (Flugrouten) maßgeblich sein soll.

Am 15.12.1997 fand die 2. Sitzung der Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren EDDB“ im MSWV statt. In diesem Gespräch forderte unter anderem das MSWV selbst, dass auf beiden Start- und Landebahnen ein unabhängiger Parallelbetrieb zu jedem Zeitpunkt möglich sein soll. Im Aktenvermerk des MSWV, Referat 44 vom 08.01.1998 wurden die wesentlichen Ergebnisse aufgeführt:

¹⁰⁵³ Schreiben des MSWV vom 10.09.1997, Ordner LBV – 21 - 462.

¹⁰⁵⁴ Aktenvermerk des MSWV vom 09.10.1997, Ordner LBV – 21 - 462.

„Im Auftrag der PPS unterbreitet das Büro AvioPlan einen Vorschlag für die Struktur der An- und Abflugverfahren.

Die DFS weist darauf hin, dass die von der PPS vorgeschlagene Struktur der An- und Abflugverfahren nicht mit den langfristigen Streckennetzplanungen der DFS abgestimmt ist. Das MSWV erklärt noch einmal ausdrücklich, daß im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens An- und Abflugverfahren nur dann die Akzeptanz des MSWV finden werden, wenn die DFS den Verfahren zugestimmt hat. ...

Um das Start- und Landebahnsystem flexibel nutzen zu können, wird seitens des MSWV, der PPS und der Deutschen Lufthansa angeregt, die von der DFS vorgelegten An- und Abflugverfahren so zu modifizieren, daß Abflüge von jeder Startbahn in alle Abflugrichtungen bzw. Anflüge aus allen Anflugrichtungen auf jede Landebahn grundsätzlich möglich sind.“¹⁰⁵⁵

Am 30.03.1998 fand die 3. Sitzung der Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren EDDB“ im MSWV statt. In dieser Sitzung erläuterte die PPS eine Änderung ihrer Planung bezogen auf Lage und Abstand der Start- und Landebahnen. Im Aktenvermerk vom 15.05.1998 wurde das Gespräch wie folgt dokumentiert:

„Weiterhin teilte Herr [Sc.] mit, daß die PPS dem MSWV eine zweite Planungsanzeige auf der Grundlage des aktuellen Planungsstandes übergeben hat. Das MSWV wird der DFS kurzfristig ein Exemplar der Planungsanzeige mit der Bitte um Stellungnahme übergeben. Für die Lage der Start- und Landebahnen geht die PPS laut Aussage von Herrn [Sc.] nach derzeitigen Erkenntnissen von folgenden Werten aus:

- Achsabstand 1.900 m*
- Bahnversatz 1.250 m.*

Die DFS weist darauf hin, dass bei Achsabständen unter 2.000 m unabhängige Anflüge auf die beiden Landebahnen ggf. nur eingeschränkt möglich sind. Darüber hinaus besteht nach Aussage der DFS die Gefahr, daß der geplante Bahnversatz von 1.250 m unabhängige Starts von den beiden Startbahnen ebenfalls nur mit Einschränkungen zuläßt. Diese Einschränkungen können nach Einschätzung der DFS dazu führen, daß am ausgebauten Flughafen Berlin-Schönefeld die theoretisch erreichbare maximale Flugbewegungskapazität eines unabhängigen Zweibahnensystems nicht ausgeschöpft werden kann.“¹⁰⁵⁶

Der Untersuchungsausschuss hat keine weitergehende Prüfung vorgenommen, warum die Planung hinsichtlich der Ausrichtung und des Abstandes der Start- und Landebahnen zu diesem Zeitpunkt geändert wurde und aus welchen Gründen die Bedenken der DFS in der Arbeitsgruppe nicht eingehender beraten wurden. Hier besteht noch Aufklärungsbedarf.

Durch die DFS wurden die aus der Änderung der Planung entstehenden Probleme deutlich und unmissverständlich im Schreiben vom 20.08.1998 an das MSWV formuliert:

¹⁰⁵⁵ Aktenvermerk des MSWV vom 08.01.1998, Ordner LBV – 21 - 462.

¹⁰⁵⁶ Aktenvermerk des MSWV, Referat 44 vom 15.05.1998, Ordner LBV – 21 - 462.

„In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch auch deutlich darauf hinweisen, daß die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mindestens 15° erfordert. Ebenso müssen die Abflugkurse um mindestens 30° von den Fehlanflugkursen der jeweils anderen Piste abweichen. Da derartige Präzisierungen in der übergebenen Grobplanung für die künftigen IFR-Abflugverfahren nicht berücksichtigt wurden, ist bei der weiteren Verwendung dieser Unterlagen ein entsprechender Toleranzbereich zu berücksichtigen.“¹⁰⁵⁷

Diese deutliche Botschaft der DFS war im MSWV, Referat 44 auch angekommen. Durch den Mitarbeiter Herrn Bi. wurde ein von Herrn Bayr schlussgezeichnetes Schreiben vom 02.09.1998 an die PPS verfasst, welches eine klare Vorgabe an die Planung enthält:

„Die von der DFS übermittelten Prüfergebnisse erhalten Sie mit diesem Schreiben ebenfalls in Kopie zur Kenntnis. Gleichzeitige unabhängige IFR-Abflüge von beiden Pisten sind demnach nur möglich, wenn die Abflugkurse um mindestens 15° divergieren und um mindestens 30° von den Fehlanflugkursen abweichen. Auch diese Vorgaben der DFS bitte ich bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.“¹⁰⁵⁸

Aus diesem Schreiben kann zum einen als Erkenntnis gezogen werden, dass das MSWV weiterhin von einem Parallelflugbetrieb ausgeht. Und zum anderen, dass hierzu die Planung der PPS dahingehend angepasst werden muss, dass eine 15° bzw. 30° Divergenz der Flugrouten eingeplant werden muss.

Die PPS reagierte nicht positiv auf dieses Schreiben, sondern abwehrend. Mit Schreiben vom 10.09.1998, eingegangen am 16.09.1998 beim MSWV, Referat 44 teilte sie mit:

„Wir gehen davon aus, daß die gegebenen Hinweise der DFS nicht zu einer Veränderung der Streckengeometrie führen. Sollten Sie anderen Auffassung sein, müßte kurzfristig ein Klärungsgespräch mit der DFS herbeigeführt werden.“¹⁰⁵⁹

Noch am selben Tag wurde das MSWV tätig und faxte ein Schreiben an die DFS, welches alle bisherigen Äußerungen des MSWV zum Vorrang der Planung der DFS negierte und den Anspruch erhob, die DFS habe ihre Stellungnahme vom 20.08.1998 zu korrigieren.

Konkret hieß es dort:

„einleitend möchte ich noch einmal darauf hinweisen, daß der rasche Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld für die langfristige Sicherung einer attraktiven, bedarfsgerechten Anbindung der Region Berlin/Brandenburg an den internationalen Luftverkehr großes Gewicht hat. ... Dies hat auch das Bundesministerium für Verkehr ... ausdrücklich anerkannt. Mit Schreiben vom 24.10.1997 hat das Bundesministerium für Verkehr ... die DFS mit der Erarbeitung entsprechender An- und Abflugverfahren beauftragt.“

¹⁰⁵⁷ Schreiben der DFS an das MSWV, Ref. 44 vom 20.08.1998, Ordner LBV – 21 - 462.

¹⁰⁵⁸ Schreiben des MSWV an die PPS vom 02.09.1998, Ordner LBV – 21 - 462.

¹⁰⁵⁹ Schreiben der PPS an das MSWV vom 10.09.1998, Ordner LBV – 21 - 462.

Um die durch den Ausbau zu erwartende zusätzliche Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens Berlin-Schönefeld möglichst gering zu halten, sollte bei der Planung der An- und Abflugverfahren neben Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsaspekten die Reduzierung bzw. Vermeidung von Fluglärm eine zentrale Rolle spielen. Dieses Anliegen wurde im Rahmen der Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren EDDB“ sowohl seitens des MSWV als auch seitens der PPS wiederholt an die DFS herangetragen. Gemeinsam mit den anwesenden Mitarbeitern der DFS konnten m.E. grundsätzlich tragfähige Lösungsansätze gefunden werden.

Im Nachgang zur 3. Sitzung der Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren EDDB“ sind nun jedoch von verschiedenen Stellen Ihres Hauses Stellungnahmen eingegangen (Schreiben vom 20.08.1998 und Schreiben vom 26.08.1998) die m.E. dem oben geschilderten Anliegen in einer Reihe von Punkten nicht ausreichend Rechnung tragen. Aus diesem Grund halte ich es für erforderlich, die Grobplanung der An- und Abflugverfahren nochmals abzustimmen.“¹⁰⁶⁰

Dieses Schreiben wurde von Herrn Bi. verfasst und von Herrn Bayr schlussgezeichnet.

Daraufhin fand am 29.09.1998 ein Gespräch zwischen dem MSWV, der PPS und der DFS statt. Ein Aktenvermerk zu diesem Gespräch, mit dem wesentlichen Inhalt und dem Teilnehmerkreis befand sich nicht in der dem Untersuchungsausschuss vorgelegten Akte.

Lediglich aus dem Schreiben des MSWV vom 02.11.1998 an die PPS ergibt sich, dass die DFS aufgrund des Gespräches vom 29.09.1998 ihre Stellungnahme geändert hat:

„im Ergebnis der Besprechung vom 29.09.1998 in der Hauptverwaltung der DFS in Offenbach, hat die DFS ihre Stellungnahmen zum Entwurf des DES und zur möglichen Durchführung von unabhängigem IFR-Flugverkehr auf die beiden Pisten des ausgebauten Flughafens Berlin-Schönefeld überarbeitet.“¹⁰⁶¹

Die geänderte Stellungnahme der DFS enthielt keinen Hinweis darauf, aus welchen Gründen die vorherigen Stellungnahmen nicht mehr aufrechterhalten wurden. Stattdessen formulierte die DFS nun:

„in der Besprechung am 30.03.1998 in Potsdam wurde seitens der DFS eine Grobplanung der IFR-An- und Abflugverfahren für den neuen Großflughafen Berlin-Schönefeld vorgestellt.

...

In o. Besprechung kündigte die DFS eine zusätzliche Prüfung im Hinblick auf eine gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf beiden Pisten an.

Als Ergebnis dieser Prüfung ergab sich, daß bei dem geplanten Bahnabstand IFR-Anflüge unabhängig voneinander auf beiden Pisten durchgeführt werden könnten. Um allerdings

¹⁰⁶⁰ Schreiben des MSWV an die DFS vom 16.09.1998, Ordner LBV – 21 - 462.

¹⁰⁶¹ Schreiben des MSWV an die PPS vom 02.11.1998, Ordner LBV – 21 - 462.

auch parallele IFR-Abflüge gleichzeitig von beiden Pisten gewährleisten zu können, wäre generell eine Divergenz der Abflugwege von 15° erforderlich.

Dies bedeutet, daß es bei den vorliegenden Abflugverfahren während Verkehrsspitzenzeiten zu Abflugverzögerungen kommen könnte.

Es wird darauf hingewiesen, daß die nach § 27 a LuftVO vom LBA per Rechtsverordnung festzulegenden Flugverfahren nicht Gegenstand einer Planfeststellung oder Flugplatzgenehmigung sein können, sondern jederzeit optimiert werden können, wenn

- *die Verkehrsentwicklung*
- *der Umweltschutz (Fluglärm) oder*
- *sich ändernde navigatorische Möglichkeiten dies erfordern.*

Die Festlegung der für die Inbetriebnahme des neuen Bahnsystems notwendigen Flugverfahren wird demzufolge erst kurz vor Betriebsaufnahme unter Berücksichtigung obiger Gesichtspunkte und in enger Zusammenarbeit mit allen Betroffenen erfolgen.

Unterzeichnet:

Prof. Heinrich Olbert (Leiter Luftraum und Verfahren) und

Andreas Mevenkamp (Leiter Luftraum und Verkehrsplanung)¹⁰⁶²

In dem von der Vorsitzenden des UA vorgelegten und von den Regierungsfractionen bewerteten Bericht heißt es, dass sich eine Einflussnahme des MSWV Brandenburg auf die DFS nicht belegen ließe. Ein von der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER hierauf gerichteter Änderungsantrag wurde von der Regierungsmehrheit im Untersuchungsausschuss abgelehnt, der Versuch, einen Konsens zu erreichen, scheiterte.

Diese Feststellung wird ausdrücklich nicht geteilt. Nachdem sich die PPS mit Schreiben vom 10.09.1998, eingegangen am 16.09.1998 beim MSWV über das Prüfergebnis und die Stellungnahmen der DFS beschwert hatte, verfasste das MSWV noch am selben Tag ein Schreiben an die DFS. In diesem Schreiben betonte das MSWV die Wichtigkeit des Flughafenstandortes Schönefeld, wies die DFS „freundlich“ darauf hin, dass die DFS vom Bundesministerium für Verkehr beauftragt wurde und das BMV die Wichtigkeit des Flughafens ausdrücklich anerkannt habe. Das MSWV erklärte in diesem Schreiben, dass Stellungnahmen der DFS eingegangen sind (Schreiben vom 20.08.1998 und Schreiben vom 26.08.1998), die dem oben geschilderten Anliegen in einer Reihe von Punkten nicht ausreichend Rechnung tragen und zur Klärung ein Gespräch stattfinden soll.

In der Folge des Schreibens fand am 29.09.1998 dieses Gespräch statt und die DFS gab eine geänderte Stellungnahme mit Schreiben vom 26.10.1998 ab und teilte mit, dass die

¹⁰⁶² Schreiben der DFS an das MSWV vom 26.10.1998, Ordner LBV – 21 - 462.

Festlegung von Flugverfahren erst kurz vor Inbetriebnahme des Flughafens erfolge und verschob das bereits bestehende Problem auf einen späteren Zeitpunkt.

In der Konsequenz daraus wurde im Planfeststellungsverfahren keine 15° Abknickung berücksichtigt und das Gerichtsverfahren zur Prüfung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsverfahrens konnte nur das zu Grunde legen, was Gegenstand des Verfahrens war.

Im Urteil vom 13.10.2011 führt das BVerwG dazu aus: *„Insgesamt bleiben damit die durch die Berücksichtigung der 15° - Toleranz möglichen Veränderungen in einem Unsicherheitsbereich,“*.¹⁰⁶³

Diese Unsicherheit wäre nicht vorhanden gewesen, wenn die von der DSF vorgelegten Stellungnahmen zu den Flugverfahren bereits 1998 ernst genommen und berücksichtigt worden wären.

Die genauen Umstände der Änderung der Stellungnahme der DFS konnten in diesem UA nicht aufgeklärt werden. Wie bereits in der Einleitung geschildert, bestand ein Problem darin, dass in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit parallel Akten gesichtet und Zeugen vernommen werden mussten. Eine gezielte Zeugenvernehmung zu diesem Aspekt war nicht möglich.

Hier sind weitere Untersuchungen erforderlich, insbesondere die weitere Anforderung von Akten, hier der DFS, um insbesondere den fehlenden Aktenvermerk zu dem Gespräch am 29.09.1998 zu finden. Des Weiteren ist die Vernehmung von Zeugen, die an diesen Stellungnahmen und dem Gespräch beteiligt waren, zur Aufklärung sinnvoll.

¹⁰⁶³ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.10.2011, - BVerwG 4 A 4001.10, Rn 159.

Zwischenfazit:

Durch die vorliegenden Unterlagen ist nachgewiesen, dass das MSWV bereits 1998 Einfluss auf die Arbeit der DFS und deren Stellungnahme zu den An- und Abflugrouten genommen hat. Wäre es bei den ursprünglichen Stellungnahmen geblieben und hätte die DFS diese nicht abgeändert, so hätte die PPS eine Umplanung der Ausrichtung und des Abstandes der Start- und Landebahnen und eine Neuberechnung der Lärm-schutzzonen vornehmen müssen. Alle Bürger und Gemeinden, die von der 15° Abknickung betroffen wurden, hätten dies bereits frühzeitig 1998 erfahren.

In der Folge wäre es im Planfeststellungsverfahren dazu gekommen, dass eine Vielzahl zusätzlich betroffener Bürger und Gemeinden ihre Rechte hätten geltend machen können und bei der anschließenden gerichtlichen Überprüfung diese Aspekte einbezogen worden wären.

Durch die Einflussnahme des MSWV 1998 wurden diese Rechte beschnitten und diesen von Fluglärm betroffenen Bürgern und Gemeinden wurden ihre Möglichkeiten genommen, sich gegen die auf sie durch die vorgesehene Planung zukommende Belastung mit Fluglärm zur Wehr zu setzen.

Andere Möglichkeiten, wie ein unabhängiger Parallelbetrieb stattfinden könnte, wurden von der PPS und dem dann das Planfeststellungsverfahren durchführenden MSWV nicht untersucht. Das Erfordernis des 15° Abknickens hätte vermieden werden können, wenn ein größerer Abstand der Start- und Landebahnen zueinander oder eine versetzte Anordnung vorgenommen worden wäre. Welche positiven oder negativen Auswirkungen eine solche geänderte Planung auf die Anzahl der von Fluglärm betroffenen Bürger und deren Schwere der Belastung gehabt hätte, wurde, wegen des Eingreifens des MSWV, nie untersucht.

II. Die Legende von der Überraschung über die 15° Abknickung der Flugrouten

Mit der anstehenden Inbetriebnahme des Flughafens BER (vorgesehen 2011) und der Mitteilung der DFS über die Flugverfahren im Jahr 2010 ging ein Aufschrei durch die Gemeinden des Flughafenumfelds, da viele nun neu vom Fluglärm betroffen waren und Bürger und Gemeinden dies vorher nicht gewusst hatten.

Der Untersuchungsausschuss hat Unterlagen gesichtet und Zeugen vernommen, um herauszufinden, wie es zu dieser Festlegung der Flugverfahren durch die DFS kam.

Durch mehrere Zeugen wurde ausgesagt, dass die Festlegung der Flugverfahren durch die DFS im Jahre 2010, mit der um 15° abknickende Flugrouten angeordnet wurden, überraschend erfolgte und aufgrund des Umstandes, dass Flugrouten immer erst im Nachhinein festgelegt werden, dies auch nicht vorhersehbar gewesen sein sollte.

Die Zeugen gaben das vorherrschende Meinungsbild wieder, welches sich ab 2010 aufbaute und das auch in sämtlichen Medien kommuniziert wurde:

Das Handeln der DFS sei überraschend und nicht vorhersehbar gewesen.

Unter anderem wurde der Zeuge Wagner vernommen, der in der Sitzung am 17.02.2023 Folgendes ausführte:

„Da gab es nämlich die Festlegung per Verordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach langer, langer Diskussion in der Öffentlichkeit und Fluglärmkommission usw., und viel Streit, auch berechtigter Unzufriedenheit, dass man ein neues Routensystem einführt, was im Prinzip das abbildet, was die Flugsicherung als unabänderlich festgelegt hat. Man wollte die Bahnen unabhängig betreiben, was bedeutet: Sobald ein Flieger startet, muss er zur Parallelbahn mindestens 15 Grad abknicken, sonst kann man die Bahnen nicht unabhängig voneinander betreiben.“¹⁰⁶⁴

Der Zeuge Schwarz sagte in der Sitzung am 16.02.2024 aus:

„Jetzt hatten wir ja die kuriose Situation, dass die Flugsicherung irgendwie ein oder zwei Jahre vor der geplanten Inbetriebnahme auf einmal feststellte, dass die Flugrouten, die die ganze Zeit der Planfeststellung unterstellt waren, eigentlich gar nicht befliegbare sind, weil sie haben auf einmal festgestellt - - Also, das war ja alles so in Parallele zu München abgeleitet. Die beiden Start- und Landebahnen in München liegen weiter auseinander, als das am BER der Fall ist. Also, das heißt, man musste auf einmal, ich glaube, irgendwie 15 Grad oder so was abgewinkelt da fliegen.“¹⁰⁶⁵

Der Zeuge Platzeck sagte in der Sitzung am 10.03.2023:

¹⁰⁶⁴ Zeuge Wagner, Protokoll 7. Sitzung vom 17.02.2023, Protokoll Seite 80.

¹⁰⁶⁵ Zeuge Schwarz, Protokoll der 17. Sitzung vom 16.02.2024, Bericht Seite 179.

„Vor dem Planfeststellungsbeschluss haben die Fragen der Flugrouten noch keine beherrschende Debattenrolle gespielt nach meiner Erinnerung. Das kam erst auf, als mit der Flugsicherung plötzlich andere Routen - - Übrigens, die Erinnerung kommt ja dann so stückchenweise. Die Belästigungsgrade, die damals diskutiert wurden, kamen alle noch unter den geraden Routen heraus und haben sich danach erst geändert. Aber das war, wie gesagt, Jahre später.“¹⁰⁶⁶

Der Zeuge Bretschneider erklärte in der Sitzung am 10.03.2023:

„Die Flughafengesellschaft hat in der Tat seinerzeit über diese Flugrouten nicht richtig informiert und hat insbesondere die Formulierung aus dem Planfeststellungsbeschluss, dass die Flugrouten nicht durch die Planfeststellung festgelegt seien, sondern in einem eigenständigen Verfahren von der Bundesebene entschieden werden, nicht kommuniziert, und die Leute sind dann zur Flughafengesellschaft gegangen und haben geguckt: Ach, wir sind ja nicht da, dann ist alles in Ordnung.“¹⁰⁶⁷

Offensichtlich handelte es sich bei diesen Äußerungen jedoch um eine „Argumentations-Hilfe“, die im Zusammenhang mit der Präsentation der Flugrouten durch die DFS 2010 gefunden wurde.

Als 2010/2011 bei der Festlegung der Flugverfahren durch die DFS die 15° Abknickung angeordnet wurde, waren zusätzliche Gemeinden und Bürger betroffen und verlangten eine Erklärung vom Land Brandenburg und der Flughafengesellschaft, warum ihnen das nicht früher mitgeteilt wurde.

Eine Antwort der Verantwortlichen des Landes Brandenburg war hierzu, man habe mit Geradeausflug geplant und habe nicht damit rechnen können, dass von der DFS plötzlich eine 15° Abknickung vorgesehen würde und die endgültige Festlegung der Flugverfahren erfolge auch erst mit Inbetriebnahme, so dass eine vorherige Kenntnis von der Abknickung nicht möglich gewesen war. Eine weitere Antwort lautete, die Flughafengesellschaft habe nicht korrekt informiert.

Diese Erklärungen verfestigten sich in den folgenden Jahren zu einem vorherrschenden Meinungsbild, kurz ausgedrückt, die DFS war die Schuldige und die FBB hat Informationen vor-enthalten.

Denn aus den vom Untersuchungsausschuss angeforderten Akten ergibt sich ein anderes Bild. Wie bereits im vorhergehenden Abschnitt dieses Sondervotum erläutert, hatte die DFS bereits 1998 gegenüber dem MSWV darauf hingewiesen, dass sie keine andere Möglichkeit habe, als um 15° abknickende Flugrouten festzulegen, wenn es bei dem Abstand und der Lage der Start- und Landebahnen sowie dem unabhängigen Parallelbetrieb bleibe.

¹⁰⁶⁶ Zeuge Platzeck, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Protokoll Seite 95.

¹⁰⁶⁷ Zeuge Bretschneider, Protokoll 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 127.

7. Wahlperiode **Weltbestes Schallschutz für die Betroffenen versus Schallschutz nach Interessenlage der Fluggesellschaft**

Mindestens das MSWV und der zu dieser Zeit dort tätige Zeuge Bretschneider, der, nachgewiesen, selbst in den Schriftverkehr von 1995 involviert war, hatten bereits seit 1998 Kenntnis hierüber.

Warum die DFS nicht dagegen zur Wehr gesetzt und öffentlich den eigentlichen Ablauf erklärt, sondern vielmehr die Wut über die Abknickung der Flugrouten auf sich genommen hat, ist unverständlich. Vielleicht kann auch dies noch aufgeklärt werden.

Aufgrund eines Änderungsantrages der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER enthält der Bericht des Untersuchungsausschusses nun auch folgende Passage:

„Anders als vom Zeugen Wagner geäußert, handelte es sich nicht um eine neue Flugroutenplanung. Vielmehr hatte die DFS diese Flugrouten, im Winkel um mehr als 15° abknickend, bereits im Planfeststellungsverfahren mitgeteilt und darauf hingewiesen, dass ein Parallelflugbetrieb ohne Abknicken nicht möglich ist.“

Des Weiteren kann die Verantwortung für die fehlende Kommunikation über abknickende Flugrouten auch nicht allein auf die Flughafengesellschaft geschoben werden. Im MSWV war seit 1998 die Kenntnis darüber vorhanden.

Es hat eine Verpflichtung des MSWV, als Planfeststellungsbehörde, bestanden, die betroffene Öffentlichkeit über die tatsächlich von Fluglärm betroffenen Regionen zu unterrichten. Die 15° Abknickung war keine eventuell später eintretende Wahrscheinlichkeit, sondern eine seit 1998 feststehende Tatsache. Insbesondere der Zeuge Bretschneider, in vielfacher Funktion rund um den Flughafen unterwegs, hatte selbst seit 1998 Kenntnis darüber.

Das Land Brandenburg muss die Verantwortung für das jahrelange Verschweigen der abknickenden Flugrouten stellen.

Fazit für den Themenkomplex Flugrouten:

Als Erkenntnis aus dem Untersuchungsausschuss ist festzustellen, dass die Deutsche Flugsicherung (DFS) eine Entschuldigung verdient.

Die Behauptung, die DFS habe 2010/2011 eine neue Flugroutenplanung vorgelegt, die zu einer Belastung weiterer Gemeinden und Bürger geführt habe, ist nicht haltbar.

Das Land Brandenburg muss eingestehen, dass ihren Vertretern, mindestens dem MSWV und ganz konkret Herrn Bretschneider, seit 1998, also bereits bei Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, bekannt war, dass es bei dieser Flughafenplanung zwingend um 15° abknickende Flugrouten geben musste. Bereits zu diesem Zeitpunkt hätte eine Information hierüber an die davon betroffenen Bürger, Gemeinden und die Öffentlichkeit erfolgen müssen.

Ob diese Kenntnis darüber hinaus auch den Ministern oder Ministerpräsidenten vorlag, ist eine offene Frage für eine weitergehende Untersuchung.

Für die zukünftige Arbeit ist hieraus die Lehre zu ziehen, dass Informationen, die in den Ministerien vorliegen, transparent behandelt und mit anderen Ministerien geteilt werden müssen. Darüber hinaus ist mindestens dem Landtag hierüber zu berichten. Besser noch wäre, die Informationen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, auch wenn dies eigenen Planungen widerspricht. Insbesondere in einem Verfahren, das von der Öffentlichkeitsbeteiligung lebt, müssen alle vorliegenden Informationen auch veröffentlicht werden.

Wenn, so wie hier, zu einem späteren Zeitpunkt aufgedeckt wird, dass wichtige Informationen nicht bekannt gemacht wurden, sondern die Stellungnahme der DFS abgeändert wurde, um das Problem der 15° Abknickung zu verheimlichen, erschüttert dies das Vertrauen in die rechtsstaatliche Durchführung von Planfeststellungsverfahren und anderen Bauplanungsverfahren und in die Glaubwürdigkeit der politisch Verantwortlichen in unserem Land.

III. Exkurs: Standortentscheidung und Konsensbeschluss

Der Untersuchungsausschuss musste sich, aufgrund der nur begrenzt für die Untersuchung zur Verfügung stehenden Zeit, leider entscheiden, einige Themenkomplexe aus dem Untersuchungsauftrag nicht zu bearbeiten. Hierzu gehört auch die Thematik der Standortentscheidung und des Raumordnungsverfahrens.

Bevor diese Entscheidung getroffen wurde, waren bereits umfangreiche Unterlagen zu diesem Thema durch Beweisbeschlüsse angefordert und durch die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER gesichtet worden. Hieraus ergeben sich bereits erste Erkenntnisse sowie Hinweise darauf, was bei einer weiteren Untersuchung aufgeklärt werden könnte.

Darüber hinaus ist das Thema Schallschutz sehr eng mit dem Thema Standort verknüpft, so dass es bei der Zeugenvernehmung nicht ausblieb, bei einer Befragung zu Schallschutz und Flugrouten auch auf den Themenbereich Standort des Flughafens einzugehen.

So äußerte der Zeuge Platzeck in seiner Vernehmung in der Sitzung am 10.03.2023:

„Also, kurz zusammengefasst: Das Ergebnis war relativ klar für Sperenberg, mit Abstrichen für Jüterbog-Ost. Und Schönefeld hatte damals schon die Bedenken hervorgerufen, dass sehr viele Menschen mit Lärmbelästigungen zu rechnen haben. Das war vielleicht aus meiner Sicht noch zusammengefasst das Ergebnis.“¹⁰⁶⁸

„Aber ich sage noch mal - Sie haben ja vorhin, eingangs die Frage nach dem Standort gestellt -: Alles das sind praktisch resultierende Schwierigkeiten. Wenn ich es mal sehr wohlmeinend sage: Wenn man die Nähe eines Flughafens zu einer großen Ansiedlung will, dann bleibt das alles als Problem auf dem Tisch. Wenn man sich damit abfindet, was ich nicht schlimm gefunden hätte, noch dazu bei den heutigen verkehrlichen Möglichkeiten der Organisation und des Transports, dazwischen 50 km Abstand zu legen, hätte man diese ganzen Probleme fast nicht - nicht nicht, aber fast nicht. Aber gut. Damit werden wir noch lange zu tun haben, denke ich.“¹⁰⁶⁹

Zum Konsensbeschluss äußerte sich der Zeuge Platzeck in dieser Vernehmung folgendermaßen:

„Also, es gab ja dann den berühmten Tag oder die Nacht des Konsensbeschlusses; 96 war das dann wohl. Und danach ist ja viel - - Also die Kollegen - - Also, es waren ja insbesondere die beiden Minister- -, also der Regierende Bürgermeister Diepgen und der Ministerpräsident unseres Landes, Manfred Stolpe, und, ich glaube, der Verkehrsminister des Bundes war damals Herr Wissmann. Und die haben sich zurückgezogen, um mit dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens umzugehen. Raumordnungsverfahrensergebnisse sind rechtlich nicht bindend, anders als bei einem Planfeststellungsbeschluss. Ich will jetzt nicht sagen, dass es nur den Charakter einer Empfehlung hat, aber es ist auf jeden Fall nicht rechtsverbindlich.“

¹⁰⁶⁸ Zeuge Platzeck, Protokoll der 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 71.

¹⁰⁶⁹ Zeuge Platzeck, Protokoll der 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 82.

Wir haben natürlich gehofft - das verhehle ich nicht - aus Sicht, aus Umweltsicht und aus der Sicht meines Hauses damals, dass dieses Raumordnungsverfahren auch das Gewicht entfaltet, dass dann Sperenberg oder Jüterbog zum Standort werden. Aber es kam anders. Schönefeld ist das Ergebnis dieser Beratung gewesen. Und danach gab es natürlich viele Deutungen; manche haben sich später bestätigt, was mir so erinnerlich ist. Manche waren vielleicht nur Vermutungen. Ich will das einfach noch mal zurückrufen: Aus Berliner Sicht war die Unterstellung - und Herr Diepgen hat das, glaube ich, auch nie richtig bestritten; aber das weiß ich nicht mehr, das könnte ich hier nicht zu Protokoll geben -, dass einmal Sperenberg und Jüterbog ihm zu weit weg waren. Also, aus Berliner Sicht war das – man darf nicht vergessen Anfang der 90er-Jahre - tiefer Osten, irgendwo jwd.“¹⁰⁷⁰

„Beim Bund war es schwieriger einzuschätzen. Da kann ich nur von dem „on dit“, was damals umging, etwas sagen, dass der Bund ja Eigner von Frankfurt und München war und gesagt wurde: Man möchte keinen Standort haben, der sich zu sehr entfalten kann und am Ende diesen beiden Standorten das Wasser abgräbt. Es ging ja noch der Streit: Wer wird das Drehkreuz neben Frankfurt werden? - Wir wissen heute, dass es München geworden ist. Aber das war damals alles noch offen. Und das war die Debattenlage, und so ist, glaube ich, dieser Konsensbeschluss dann auch zustande gekommen.“

Manfred Stolpe hat mir gegenüber zum Ausdruck gebracht, dass er nicht glücklich ist über diese Entscheidung. Das hat er später ja auch öffentlich gesagt. Aber, ja: Zwei zu eins, sage ich mal einfach. So ist es dann.

„Wir waren im Umweltministerium ausgesprochen unglücklich, weil wir seinerzeit - und das haben ja die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens auch deutlich gemacht - schon gesehen haben, dass die Lärmschutzproblematik uns jetzt in ganz anderer Schärfe begleiten wird als das da draußen; wären zwar auch zwei, drei Gemeinden gewesen, aber zahlenmäßig überhaupt kein Vergleich. Und so ist es ja letztlich dann auch gekommen.“¹⁰⁷¹

Allerdings war der am 28.05.1996 getroffene Konsensbeschluss dann bindend für das Kabinett und die Gesellschaftervertreter. Nachdem der Ministerpräsident von diesem Termin zurückkam, wurde alles in die Wege geleitet, um den Konsensbeschluss in allen erforderlichen Bereichen umzusetzen.

Der Zeuge Platzeck formulierte die faktische Bindungswirkung des Konsensbeschlusses in seiner Vernehmung folgendermaßen:

„Ich bin ja auch ein sehr disziplinierter Mensch. Wenn der Konsensbeschluss, mit meinem Ministerpräsidenten damals an der Spitze, diesen Standort kürt, dann kann es nicht der falsche Standort sein. Dann ist es auf jeden Fall ein irgendwie dann trotzdem richtiger Standort.“¹⁰⁷²

¹⁰⁷⁰ Zeuge Platzeck, Protokoll der 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 71.

¹⁰⁷¹ Zeuge Platzeck, Protokoll der 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 72.

¹⁰⁷² Zeuge Platzeck, Protokoll der 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 78.

7. Wahlperiode **Weltbestes Schallschutz für die Betroffenen versus Schallschutz nach Interessenlage der Fluggesellschaft**

Aus diesen Aussagen und der Medienberichterstattung nach dem Konsensbeschluss vom 28.05.1996 könnte man zu der Schlussfolgerung kommen, das Land Brandenburg habe alles getan, um einen Standort Schönefeld zu verhindern, sei aber überraschend am 28.05.1996 dann 2 zu 1 vom Land Berlin und dem Bund überstimmt worden und musste diesen Konsensbeschluss danach auch umsetzen.

Ob dies der Fall war oder nicht, konnte der Untersuchungsausschuss nicht abschließend aufklären, da das Thema nicht ausführlich behandelt wurde.

Zumindest die Äußerung des Zeugen Bretschneider gibt einen Hinweis darauf, dass der Standort Sperenberg zu leicht vom Land Brandenburg aufgegeben wurde:

„Ein Fehler war zum Beispiel, dass ich nicht so sehr für Sperenberg gekämpft habe, wie man das hätte vielleicht als Beamter tun sollen.

Das ist aber vor der Zeit des Beweisbeschlusses, über den wir hier reden.“¹⁰⁷³

Eine vertiefende Befragung des Zeugen hierzu war jedoch nicht zulässig, da der Zeuge lediglich zu Schallschutz und Aufsichtsrat, nicht aber zur Standortentscheidung befragt werden durfte. Zu einer weiteren Befragung des Zeugen zum Thema Standort kam es wegen der Begrenzung des Untersuchungsauftrages nicht mehr. Dies ist einer weiteren Untersuchung vorbehalten und sollte vertieft werden.

Denn aus den vorliegenden Akten, konkret dem Ordner des Ministeriums der Finanzen „BBI Standortentscheidung, Konsensbeschluss 28.05.1996, 8662, Band 2 – Beweisordner: MdF – 117 - 1399 ergibt sich für die Standortentscheidung folgendes Bild:

Der Termin des Zusammentreffens von Bund, Berlin und Brandenburg am 28.05.1996 wurde durch das Land Brandenburg intensiv und über mehrere Wochen vorbereitet.

Es liegt in der Akte ein „Standortkonzept BBF – Auswertung der Gutachten und Vorplanungen, Abwägungen für ein Konsens-Konzept, Entwurf Abschlusskonzept 12.5.1996“ vor, in einer Gegenüberstellung mit Arbeitsstand 15.05.1996 und handschriftlichen Anmerkungen.

Dort steht in einem 10 Punkte Programm und einem dort angehängten handschriftlichen Vermerk:

„Standortkonzept, ist, mittel – langfristige Konzeption, Nutzung Baufeld Ost. ... Qualifizierte Ertüchtigung von Schönefeld als Single-Standort unter Beteiligung privater Investoren“

¹⁰⁷³ Zeuge Bretschneider, Protokoll der 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 116.

„Sperenberg Grundstück – Konversionsmittel; Laut anliegendem Vertrag (Verwaltungsabkommen WGT-Liegenschaften vom 20.06.1994) haben wir keinen Anspruch auf Konversionsmittel: aber wir brauchen Geld für unseren „Verzicht“.“¹⁰⁷⁴

Mindestens seit dem 12.05.1996 war mit dem zur Prüfung im Umlauf befindlichen Standortkonzept klar festgelegt, dass Schönefeld als Single-Standort ausgebaut werden soll und ein anderer Standort, wie Sperenberg nicht in Frage kommt. Ab welchem frühesten Zeitpunkt Schönefeld als einziger Standort in der Abstimmung war, konnte nicht aufgeklärt werden.

Mit Datum vom 24.05.1996 fasste das Finanzministerium, unterzeichnet von Dr. Horst Mentrup und zur Kenntnis gezeichnet von Frau Wilma Simon als Finanzministerin, das Prüfergebnis hinsichtlich des vorgelegten Standort-Konzeptes in einem Schreiben an den Ministerpräsidenten Herrn Manfred Stolpe wie folgt zusammen:

„... den o.g. Konsensbeschuß habe ich, wie von Ihnen gewünscht, auf seine Unterschriftenreife geprüft.“

Im Ergebnis werden mit einem Konsensbeschuß in dieser Form nach meiner Einschätzung erhebliche finanzielle Lasten auf das Land Brandenburg zukommen. Das betrifft insbesondere die weitere Zuführung von Gesellschaftermitteln über die für Investitionen zu gewährenden Darlehn hinaus, das Offenlassen der Eigentumsfrage für das Baufeld Ost und die Finanzierung der Beseitigung der Altlasten am Standort Sperenberg.

Formulierungsvorschläge zum Konsensbeschuß und Protokollnotiz

2 b Protokollnotiz Ziffer 2 Standortkonzept

Vorschlag zur Formulierung Ziffer 2 Absatz 1, Satz 1

Das gesamte Baufeld Ost, das durch die LEG für die BBF/FBS zu Eigentum erworben wurde, ist in die Entwicklung des Flughafens Schönefeld so einzubeziehen, daß die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird.

...

1. Konsensbeschuß, Ziffer 3, Absatz 3/Protokollnotiz, Ziffer 3

Dem o.g. Absatz im Konsensbeschuß könnte zugestimmt werden, wenn die Protokollnotiz eine Verpflichtung des Bundes zur Mitfinanzierung der Beseitigung der Altlasten (Anm. Sperenberg) enthält.

Vorschlag zur Formulierung Protokollnotiz Ziffer 3

Der Bund wird sich konzeptionell und finanziell an einer qualifizierten Entwicklung des Standortes Sperenberg im Hinblick auf die verbleibenden Altlasten beteiligen.“¹⁰⁷⁵

¹⁰⁷⁴ Standortkonzept BBF vom 12.05.1996, Ordner MdF – 117 - 1399.

¹⁰⁷⁵ Schreiben des MdF vom 24.05.1996 an MP Stolpe, Ordner MdF – 117 - 1399.

Zu diesem Schreiben enthält die Akte einen Aktenvermerk vom 24.05.1996, vom Mitarbeiter des MdF, Herrn M. (45-VV 4420-100-39/95), in dem die wesentlichen Gründe und Abwägungen dargelegt werden:

„Entwurf Konsenspapier Stand 23.05.1996

Sachverhalt/Stellungnahme

Der St hat den Auftrag erteilt, den Entwurf des Konsenspapiers für das Unternehmen BBF und den Ausbau der Flughafenkapazitäten für die Region Berlin/Brandenburg zu prüfen.

Das Konsenspapier enthält für Brandenburg eine Vielzahl von finanziellen Unsicherheiten. Die Vorschläge des MdF wurden nur teilweise übernommen und so umformuliert, daß finanzielle Belastungen nicht ausgeschlossen werden können. Nach Auffassung des Unterzeichners ist dieses Konzept für das Land so nicht unterzeichnungsfähig.

Herr Minister Meyer (Anm. MSWV) hat beim Unterzeichner am 24.05.1996 telefonisch angefragt, ob das MdF das Konsenspapier so mittragen würde. Er selbst hat Probleme insbesondere hinsichtlich der finanziellen Belastungen, die auf das Land zukommen. Die nachfolgenden Probleme wurden dem Herrn. M Meyer vom Unterzeichner übermittelt, er hat die gleichen Problempunkte und wird in seiner Antwort an MP darauf eingehen bzw. auf das Schreiben des MdF verweisen.

Im Einzelnen wird auf folgende Problemschwerpunkte verwiesen:

1. Einleitung Abs. 2

Die Entwicklung des Standortes Schönefeld als Single-Standort soll über das Integrationskonzept erfolgen. Dieses Konzept wurde von der IVG erarbeitet. Die Nennung des Konzeptes würde eindeutig ein Wettbewerbsvorteil für dieses vom Bund favorisierte Unternehmen ergeben.

Vorschlag: Streichung „über das Integrationskonzept“ in der Einleitung

...

2 b Protokollnotiz Ziffer 2 Standortkonzept

Die Formulierung läßt außer Betracht, daß die LEG – auf Veranlassung der Geschäftsführung der BBF/FBS – die Grundstücke für die BBF/FBS zu Eigentum erworben hat. Dieser Sachverhalt müßte eindeutig dargestellt werden, um die Verwertung der Grundstücke vornehmen zu können und keine neuen Ansatzpunkte für Streitigkeiten zwischen LEG und BBF/FBS hinsichtlich des nach Auffassung des Mitgesellschafters Berlin unberechtigten Kaufes von Grundstücken durch die LEG schaffen.

Vorschlag zur Formulierung Ziffer 2, Absatz 1, Satz 1

Das gesamte Baufeld Ost, das durch die LEG für die BFB/FBS zu Eigentum erworben wurde, ist in die Entwicklung des Flughafens Schönefeld so einzubeziehen, daß die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird.

...

4 Konsensbeschuß, Ziffer 3, Absatz 3/Protokollnotiz Ziffer 3

Die bisher enthaltene Option für den Standort Sperenberg ist entfallen. Damit muß davon ausgegangen werden, daß der Bund die ehemalige WGT-Liegenschaft an das Land Brandenburg – wie vertraglich festgelegt – ohne einen Ausgleich zur Finanzierung der Beseitigung der Altlasten von rd. 480 Mio DM übergeben wird. Das Land Brandenburg wäre dann verpflichtet, dieses Grundstück bis zur Baureife des Single Flughafens Schönefeld als Standort vorzuhalten. Die Beseitigung der Altlasten müßte vom Land Brandenburg allein finanziert werden.

Dem Absatz könnte nach Auffassung des Unterzeichners zugestimmt werden, wenn die Protokollnotiz eine Verpflichtung des Bundes zur Mitfinanzierung der Beseitigung der Altlasten enthält.

Vorschlag zur Formulierung Protokollnotiz Ziffer 3

Der Bund wird sich konzeptionell und finanziell an einer qualitativen Entwicklung des Standortes Sperenberg im Hinblick auf verbleibende Altlasten beteiligen.“¹⁰⁷⁶

In diesem Aktenvermerk sind keinerlei Argumente für einen Standort Sperenberg oder Jüterbog enthalten. Ebenso fehlen Argumente, die gegen den Standort Schönefeld sprechen. Einziger Inhalt ist die Festlegung auf den Standort Schönefeld und die dafür vom Land Brandenburg geforderten finanziellen Ausgleiche.

In einem weiteren Aktenvermerk des MdF vom 28.05.1996, 41 – VV 4420-100-39/96 des Mitarbeiters Herrn M. wird ein Gespräch am 28.05.1996 in Potsdam wie folgt festgehalten:

„Berlin Brandenburg Flughafenholding GmbH

hier: Gespräch am 28.05.1996 zum Konsensbeschuß, Stand 23.Mai 1996 (Anlage 1)

Teilnehmer: MP (zeitweise), M Meyer (zeitweise), (Anm. Minister MSWV), M Dr. Linde (Anm. CdS und M für besondere Angelegenheiten), St Dr. Mentrup (zeitweise), (Anm. MdF), Herr Dr. Martin – WIB, Herr Dr. [St.], Herr [Sa.], Herr [H.], Herr [M.]

Zu dem vorgelegten Konsensbeschuß wurde Herr MP mit Schreiben vom 24.05.1996 (Anlage 2) insbesondere auf 3 Probleme, die finanzielle Lasten für das Land beinhalten, hingewiesen. Dazu wurden in dem Gespräch folgende Übereinstimmung erzielt:

...

¹⁰⁷⁶ Aktenvermerk des MdF, Herrn M. vom 24.05.1996, Ordner MdF – 117 - 1399.

2. Eigentumsfrage für das Baufeld Ost

Der Gesellschafter hat nochmals gefordert, daß der Sachverhalt, daß die LEG die Grundstücke im Baufeld Ost für die BBF/FBS zu Eigentum erworben hat, aufgenommen wird.

Herr M Dr. Linde will dieses als Verhandlungspunkt nochmals ansprechen. Die Protokollnotiz Ziffer 2, Satz 1 soll folgendermaßen ergänzt werden: „Das gesamte Baufeld Ost, das durch die LEG für die BBF/FBS zu Eigentum erworben wurde, ist in die Entwicklung des Flughafens so einzubeziehen, daß die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird.“

3. Finanzierung der Beseitigung der Altlasten am Standort Sperenberg

Herr M Dr. Linde hat hierzu dargelegt, daß der Bund bei dem im Konsensbeschuß vorgesehenen Ausbau von Schönefeld zu BBI, keine Finanzierung der Beseitigung der Altlasten in Sperenberg übernehmen wird. Entsprechend den vertraglichen Regelungen zwischen BMF und MdF erhält das Land Brandenburg nach planungsrechtlicher Feststellung des Standortes Schönefeld als neuen Flughafen BBI die ehemalige WGT-Liegenschaft unentgeltlich mit allen darauf befindlichen Altlasten. Herr MP wollte mit Herrn Bundesminister Wissmann nochmals verhandeln, daß der Bund das Land Brandenburg bei der Finanzierung der Beseitigung der Altlasten in Sperenberg unterstützt.“¹⁰⁷⁷

Die Formulierungsvorschläge bzw. die Forderungen des Landes Brandenburg für den Abschluss des Konsensbeschlusses wurden nicht vollständig, aber in ähnlicher Fassung Gegenstand des Konsensbeschlusses selbst, bzw. der Anlage zum Konsensbeschluss.

In der Anlage zum Konsensbeschluss vom 28.05.1996 haben die Gesellschafter dann Folgendes vereinbart:

„ ...

1. Zum Punkt 1, Abs. „Standortkonzept“

Das gesamte Baufeld-Ost ist in die Entwicklung des Flughafens Schönefeld so einzubeziehen, daß die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird. Hierzu wird das Land Berlin das erforderliche Bau- und Planungsrecht schaffen.

Bei der Entwicklung des Baufeldes-Ost verbleibende Lasten und Risiken werden von den Gesellschaftern nur einvernehmlich geregelt.

3. Zum Punkt 3, Stichwort „Sperenberg“

¹⁰⁷⁷ Gesprächsvermerk des MdF vom 28.05.1996, Ordner MdF – 117 - 1399.

Der Bund wird kooperativ bei einer qualitativen Entwicklung des Standortes Sperenberg im Hinblick auf verbleibende Altlasten mitwirken.“¹⁰⁷⁸

Anhand der Unterlagen aus dem MdF ist festzustellen, dass der Konsensbeschluss am 28.05.1996 mit der Entscheidung für den Standort Schönefeld nicht überraschend getroffen, sondern über längere Zeit ausverhandelt wurde.

Mindestens das Ministerium für Finanzen, das Verkehrsministerium und die Staatskanzlei waren über mehrere Wochen mit der Ausarbeitung der Formulierung des Konsensbeschlusses beschäftigt, bei der ein Standort Sperenberg, mindestens seit 12. Mai 1996 nachweisbar, keine Option und kein Verhandlungspunkt mehr war.

Es ging im Mai 1996 lediglich noch darum, möglichst viele finanzielle Vorteile für das Land Brandenburg zu erzielen, insbesondere die Kosten für das Baufeld Ost und die Altlastenbeseitigung in Sperenberg bezahlt zu bekommen.

Die Höhe der Schulden aus dem Grunderwerb des Baufeld Ost gab das MdF in einem Vermerk des Mitarbeiters des Ref. 45, Herrn Bö. vom 05.06.1996 wie folgt an:

„Baufeld Ost

Dabei geht es um Grundstücke im Wert von insgesamt 145 Mio. DM (ohne bislang aufgelaufene Zinsen).

Die geplante Privatisierung des BBF wird entscheidend davon abhängen, ob uns wie die Gesellschaft von den für das Baufeld Ost bis jetzt auf 540 Mio. DM aufgelaufenen Schulden entlastet werden kann.“¹⁰⁷⁹

Aus den von der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER gesichteten Unterlagen, insbesondere aus denen des MSWV, konnten aufgrund der Kürze der Untersuchungszeit und der anderweitigen Themensetzung des Untersuchungsausschusses keine weiteren Vermerke oder Schreiben zur Vorbereitung des Konsensbeschlusses ermittelt werden.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass sich auch in den Unterlagen des MSWV, des MUNR, des LBV und der Staatskanzlei sowie selbst aus weiteren Ordnern des MdF noch Hinweise auffinden lassen, seit wann das Land Brandenburg den Standort Sperenberg „aufgegeben“ und nur noch um eine „finanzielle Gegenleistung“ für den Standort Schönefeld verhandelt hat.

Auch eine Vernehmung von Zeugen kann hier neue Erkenntnisse bringen.

Hierzu ist eine weitere Aufklärung erforderlich.

¹⁰⁷⁸ Anlage zum Konsensbeschluss vom 28.05.1996, Ordner MdF – 117 - 1399.

¹⁰⁷⁹ Vermerk des MdF, Ref. 45, Herrn Bö. vom 05.06.1996, Ordner MdF – 117 - 1399.

Fazit zum Thema Konsensbeschluss und Standortentscheidung:

Der Konsensbeschluss und die Entscheidung des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg, Herrn Manfred Stolpe vom 28.05.1996 für den Standort Schönefeld kam nicht überraschend und wurde über mehrere Wochen durch mehrere Ministerien des Landes Brandenburg vorbereitet und ausverhandelt.

Gegenstand der Verhandlungen waren im Mai 1996 lediglich die finanziell für das Land Brandenburg erreichbaren „Ausgleichszahlungen“ und „finanziellen Vorteile“, die für den Verzicht auf den Standort Sperenberg und die Zustimmung zum Standort Schönefeld zu erhalten waren.

Seit wann das Land Brandenburg, federführend über das MdF den Standort Sperenberg aufgegeben hatte und welche Gründe hierfür maßgeblich waren, sollte unbedingt in einem weiteren Untersuchungsausschuss, der diese Themen bearbeitet, ermittelt werden.

Ebenso kann und muss aus Sicht der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER aufgeklärt werden, warum die mehrwöchige Verhandlungszeit vor dem Konsensbeschluss am 28.05.1996 nicht genutzt wurde, um den Landtag Brandenburg hierzu zu unterrichten bzw. eine Entscheidung des Landtages herbeizuführen, ob der Standort Schönefeld überhaupt für eine Mehrheit im Landtag tragbar wäre.

Im Übrigen ist es inakzeptabel und widerspricht den Regeln einer parlamentarischen Demokratie, dass eine Entscheidung über so ein wichtiges, kostspieliges und zehntausende Bürgerinnen und Bürger in ihrer Lebensplanung betreffendes Infrastrukturvorhaben letztlich im Kreise eines Bundesministers und zweier Ministerpräsidenten entschieden wird.

Der Landtag und die Öffentlichkeit gingen zu diesem Zeitpunkt aufgrund des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens, welches klar für Sperenberg ausgefallen und den Standort Schönefeld als nicht durchführbar eingeordnet hatte, nicht davon aus, dass Schönefeld überhaupt in Betracht kommt.

Über mindestens mehrere Wochen, wie lange genau bleibt einer weiteren Aufklärung vorbehalten, haben Ministerien des Landes Brandenburg bereits gewusst, dass als Standort für den Flughafen Schönefeld vorgesehen war und haben es unterlassen, den Landtag zu unterrichten.

Nach Aussage des Zeugen Platzeck wurde es ebenfalls unterlassen, das MUNR hierüber in Kenntnis zu setzen, denn er wurde laut seiner Zeugenaussage vom Ministerpräsidenten Herrn Stolpe mit der Mitteilung von Schönefeld als Standort überrascht.

Über die Gründe der unterlassenen Unterrichtung des Landtages und einzelner Ministerien lassen sich nur Vermutungen anstellen, da bislang keine weiteren Angaben in Unterlagen oder aus Zeugenvernehmungen ermittelt werden konnten.

Keine Zweifel bestehen jedoch darin, dass es eine bewusste Entscheidung gewesen sein muss, ohne Einbeziehung des gesamten Kabinetts und ohne Information an den

Landtag über Wochen nur über die Höhe der „finanziellen Entschädigung für den Verzicht auf Sperenberg“ und die Zustimmung zu Schönefeld zu verhandeln.

Insbesondere aus dem handschriftlichen Vermerk „wir brauchen Geld für unseren „Verzicht“ ist die Motivation erkennbar, der Verzicht auf den Standort Sperenberg sollte abgekauft werden. Der „Wert“ belief sich dabei auf ca. 540 Mio. DM (also 270 Mio. Euro) für die Schulden aus dem Baufeld Ost zuzüglich der Kosten für die Altlastensanierung in Sperenberg. Wobei im Ergebnis nicht einmal dieser „finanzielle Vorteil“ beim Land Brandenburg angekommen ist.

Eine weitere Aufklärung hierzu ist dringend angeraten.

IV. Schutz der betroffenen Anwohner durch Nachtflugverbot

Zum Thema Nachtflugverbot trifft der Bericht des UA 7/2 umfangreiche und differenzierte Feststellung. Diesen Feststellungen schließt sich die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER an.

Die hieraus gezogenen Schlussfolgerungen und Bewertungen werden jedoch nicht geteilt.

Der Schlussfolgerung, die Landesregierung habe alles in ihren Möglichkeiten Stehende getan und kann keine weiteren Maßnahmen zum Schutz der von Fluglärm in der Nacht betroffenen Anwohner ergreifen, wird ausdrücklich widersprochen.

Im Bericht wird zutreffend aus verschiedenen Urteilen zum Lärmschutz und Nachtflugverbot zitiert.

Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 13.10.2011 heißt es:

„Auch zwischen 22:00 Uhr und 23:30 Uhr und 05:30 Uhr und 06:00 Uhr dürfe die Nacht nicht zum Tag werden. Die Verhältnismäßigkeit werde nur gewahrt, wenn das Konzept des ab- und anschwellenden Flugverkehrs auch in diesen Zeitsegmenten beibehalten werde. Die Planfeststellungsbehörde habe sich im Planergänzungsbeschluss vorbehalten, nachträglich Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm festzulegen, zu ändern oder zu ergänzen. Dieser Vorbehalt habe eine Schutzwirkung für Dritte. Wie bereits im Urteil vom 16. März 2006 dargelegt, könne er auch für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes genutzt werden, bis hin zu einer teilweisen Aufhebung der Regelungen zum Flugbetrieb.“¹⁰⁸⁰

„Auch zwischen 22:00 und 23:30 Uhr und 5:30 und 6:00 Uhr darf die Nacht jedoch nicht zum Tage werden. Die Verhältnismäßigkeit bleibt nur gewahrt, wenn das Konzept eines Ab- und Anschwellens des Flugverkehrs auch in diesen Zeitsegmenten weiter durchgeführt wird. Für die Zeit von 23:00 bis 24:00 Uhr und von 5:00 bis 6:00 Uhr hat der Beklagte den Verkehr mengenmäßig durch die Nachtverkehrszahl begrenzt. Sie entfaltet ihre Schutzwirkungen zwar erst, wenn die Flugbewegungen das für 2023 prognostizierte Aufkommen erreichen; jedenfalls ein die Prognose überschreitendes Verkehrsaufkommen wird jedoch unterbunden.“

„Eine vergleichbare Regelung hat der Beklagte für die erste Stunde der Nacht nicht getroffen. Die Nachtverkehrsprognose hat aber bereits aufgrund der nachlassenden Nachfrage einen abnehmenden Trend der Flugbewegungen vom Ende des Tages zur Nachtkernzeit hin ergeben (vgl. Nachtflug-Gutachten S. 87 Abb. 8-2). Sollte sich die erste Nachtstunde entgegen dieser Prognose zu einer Stunde entwickeln, in der die Fluglärmbelastung der Anwohner in der Regel größer ist als in den Abendstunden, wäre dies eine mit dem Abwägungsgebot und § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht vereinbare Entwicklung.“¹⁰⁸¹

¹⁰⁸⁰ Bericht UA 7/2, Seite 130; Urteil BVerwG 4 A 4000.09.

¹⁰⁸¹ Bericht UA 7/2, Seite 131; Urteil BVerwG 4 A 4000.09.

Nach Einschätzung der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER besteht aufgrund der Entscheidung des BVerwG eine rechtlich sichere Möglichkeit, die Betriebszeiten dahingehend einzuschränken, dass Flugbewegungen zwischen 22 und 6 Uhr noch weiter reduziert und lediglich auf die zwingend notwendigen Flüge beschränkt werden.

Zu klären, wie genau diese Einschränkung möglich ist, war nicht Aufgabe des Untersuchungsausschusses. Es ist eine Aufgabe, der sich die Landesregierung und der Landtag zukünftig zeitnah stellen sollten.

Dass die Flughafengesellschaft, an der das Land Brandenburg beteiligt ist, hieran kein großes Interesse hat, wurde von mehreren Zeugen bestätigt. Insbesondere der Zeuge Schwarz äußerte sich hierzu sehr deutlich. Auf die zitierte Aussage im Bericht wird Bezug genommen:

„Eines ist klar: Wenn Sie den Flughafen von 22 bis 6 Uhr zumachen, dann können Sie ihn gleich ganz zumachen. Dann trägt er sich wirtschaftlich nicht mehr.“¹⁰⁸²

Das Land Brandenburg hat mit der Zustimmung zum Standort Schönefeld eine Entscheidung getroffen, die eine sehr große Anzahl Bürgerinnen und Bürger des Landes Brandenburg mit Fluglärm belastet. Vor allem in den Nachtstunden ist dies eine Gefahr für die Gesundheit.

Aus Sicht der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER sind alle Möglichkeiten zu ergreifen, um die betroffenen Bürger noch besser vor Fluglärm zu schützen. Hierzu gehört auch, im Rahmen der Behördenkompetenz des Landes Brandenburg Verfahren einzuleiten und durchzuführen, die eine vollständig geschützte Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr anordnet.

Rein finanzielle und wirtschaftliche Belange der Flughafengesellschaft, die gegen diese Nachtruhe sprechen, sind dabei tatsächlich zu ermitteln, abzuwägen und ggf. auch dem Landtag zur Entscheidung vorzulegen. Sollten tatsächlich Einnahmeausfälle bei der Flughafengesellschaft dadurch entstehen, wäre es denkbar, dass es dem Landtag wert ist, diesen Betrag zum Schutz der Bürger zu tragen. Zumindest sollte eine Entscheidung hierzu ermöglicht werden, indem die Einnahmeausfälle quantifiziert werden, bislang liegen keine Zahlen vor.

¹⁰⁸² Bericht UA 7/2, Seite 136, Zeuge Schwarz.

Fazit: Nachtflugverbot

Das Land Brandenburg verfügt bereits über ein rechtlich sicheres Instrumentarium, um für die betroffenen Anwohner einen besseren Schutz vor Fluglärm in der Nacht zu erreichen.

Warum diese Möglichkeit in der Vergangenheit nicht ergriffen wurde, konnte nicht aufgeklärt werden. Gerade im Hinblick auf das erfolgreiche Volksbegehren zum Nachtflugverbot ist dies nicht länger hinnehmbar.

Als Ergebnis des Untersuchungsausschusses kann festgehalten werden, dass sich das Land Brandenburg, sowohl die Landesregierung, als auch der Landtag, zukünftig intensiv und zügig mit diesem Problem befassen und es endlich einer Lösung zuführen müssen.

V. Umsetzung der baulichen Schallschutzmaßnahmen

Der Untersuchungsausschuss hat eine große Anzahl von Zeugen vernommen, die das Thema aus verschiedenen Aspekten heraus gut beleuchtet haben. Der Bericht fasst die wesentlichen Punkte korrekt zusammen.

Nach Auffassung der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER konnte der Vorwurf, es habe „Schallschutz nach Kassenlage“ gegeben, nicht vollständig ausgeräumt werden. Auch die Frage, ob die LuBB Maßnahmen hätte anordnen und damit bestimmte Vorgaben in Bezug auf baulichen Schallschutz hätte treffen können, blieb ungeklärt.

Für eine abschließende Klärung, ob es „Schallschutz nach Kassenlage“ gegeben habe oder nicht, genügt nach Ansicht der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER die Vernehmung von Zeugen nicht. Die Erinnerungsfähigkeit von Zeugen, selbst der ehemaligen kaufmännischen Geschäftsführerin, an einzelne Monatsabschlüsse ist nachvollziehbar nicht gegeben.

Um klären zu können, ob es Zeiten gab, in denen der Kontobestand der Flughafengesellschaft kritisch war und aus diesem Grunde mit der Bestätigung von Schallschutzmaßnahmen abgewartet wurde, hätten weitere Unterlagen angefordert und zusätzliche Zeugen vernommen werden müssen. Dies war wegen der Kürze der Zeit, die für die Untersuchung vorhanden war, nicht leistbar. Möglichkeiten, durch weitere Ermittlungen hier zu einem abschließenden Ergebnis zu kommen, würden im Falle einer Fortsetzung des Untersuchungsausschusses in der nächsten Legislaturperiode sehr wohl bestehen.

Durch die LuBB wurden rechtlich nicht verbindliche Vollzugshinweise an die FBB gegeben, wie bestimmte Fälle von baulichen Gegebenheiten bezogen auf Schallschutzmaßnahmen einzuordnen sind. In den beigezogenen Akten ist dieser Ablauf umfangreich dokumentiert und im Bericht niedergelegt.

Es bestehen in der Bewertung jedoch unterschiedliche Auffassungen, ob die LuBB diese nicht verbindlichen Vollzugshinweise auch in anderer Form, nämlich als rechtlich verbindliche Anordnung, hätte erteilen können. Eine abschließende Feststellung hierzu konnte durch den Untersuchungsausschuss nicht getroffen werden.

Hierzu wäre die Einholung rechtlicher Gutachten oder die Vernehmung von Sachverständigen erforderlich gewesen. Da die Umsetzung aller Schallschutzmaßnahmen noch nicht vollständig abgeschlossen ist und die Klärung, welche Kompetenzen und rechtlichen Möglichkeiten eine Obere Luftfahrtbehörde hat, auch für die Zukunft Sinn macht, wäre dies gleichfalls ein Thema im Falle einer Fortsetzung des Untersuchungsausschusses in der nächsten Legislaturperiode.

Fazit: Passiver Schallschutz und LuBB

Eine weitere Aufklärung ist erforderlich. Die Frage, ob die LuBB rechtlich verbindliche Vorgaben für bauliche Schallschutzmaßnahmen hätte machen dürfen, statt nur unverbindliche Hinweise zu geben, ist sowohl für zukünftige Entscheidungen, als auch für die Bewertung vergangener Handlungen der Landesregierung von Bedeutung.

Eine Vielzahl von Klageverfahren der betroffenen Bürger hätten diese sich ersparen können, wenn durch die LuBB rechtlich verbindliche Festlegungen zu Schallschutzmaßnahmen getroffen worden wären. Dies hätte die Bürger Zeit und Geld gespart und für mehr sozialen Frieden und Vertrauen in die Handlungen der Landesregierung geführt.

B. Geplatze Eröffnung 2012 – Große Überraschung oder doch vorhersehbar?

Für die Inbetriebnahme des Flughafens BER gab es mehrere geplante Termine. Bis im Jahr 2020 die Inbetriebnahme tatsächlich erfolgte, waren von 2011 bis 2017 diverse verkündete Termine gescheitert. Die spektakulärste Nicht-Inbetriebnahme war sicherlich die im Mai/Juni 2012.

Nachdem für sehr viel Geld eine Eröffnungsparty geplant, Einladungen an die Politik und die Medien verschickt und eine gesonderte Eröffnung für die Bürger vorgesehen war, musste die Inbetriebnahme kurz vor dem Termin abgesagt werden, weil die Freigabe für die Inbetriebnahme durch die Untere Bauaufsichtsbehörde des Landkreises Dahme-Spreewald nicht erteilt wurde.

Der Zeuge Bretschneider beschreibt die Problematik in seiner Aussage kurz und präzise:

„Na gut, das Hauptthema war: fertig werden. Also, ich meine, wir hatten das Desaster 2012. Wir hatten Versuche, 2013 fertig zu werden. Die haben alle nicht geklappt.“¹⁰⁸³

Gegenüber den Medien und der Öffentlichkeit wurde durch verschiedene Vertreter des Landes Brandenburg kommuniziert, dass das Scheitern der Inbetriebnahme nicht absehbar war und die Absage so kurzfristig, nur Tage vor dem Termin, erfolgte, weil erst zu diesem Zeitpunkt bekannt wurde, dass es unter anderem wegen fehlenden Brandschutzes, keine Freigabe für die Inbetriebnahme geben wird.

Der Zeuge Loge hat die Abläufe vor der gescheiterten Eröffnung 2012 sehr ausführlich geschildert, der Bericht des Untersuchungsausschusses enthält hierzu umfangreiche Angaben. Aus der Aussage lässt sich entnehmen, dass der Landkreis Dahme-Spreewald bereits seit November 2011 sehr deutlich darauf hingewiesen hat, dass es ein massives Problem mit der Brandschutzanlage gibt und dies der Inbetriebnahme entgegensteht. Diese Information erhielt nicht nur die Flughafengesellschaft, sondern auch das Land Brandenburg.

Zusammengefasst schilderte der Zeuge Loge in seiner Vernehmung in der 18. Sitzung am 08.03.2024 folgenden Ablauf:

„Na klar erfolgten Absprachen mit den jeweilig zuständigen oberen Behörden, vor allen Dingen mit der obersten Bauaufsichtsbehörde und der Luftfahrtbehörde. Die Staatskanzlei und die Ministerien wurden über den Stand des Baufortschrittes informiert. Aber da gab es ja zwei Informationslinien: einmal unsere und dann die des Bauherrn, der Bauherrin, sollte ich besser sagen, die sich ja immer darauf berief, wie die Fachleute der Bauherren entsprechend die Situation einschätzen. Also unsere Rolle war es diesbezüglich, das, was sie da vortrugen, entweder zu genehmigen, dem zuzustimmen, oder vielleicht auch mit weiteren Hinweisen zur veränderten Vollzugnahme sie dann doch noch mal zum Nachdenken anzuregen.“

¹⁰⁸³ Zeuge Bretschneider, Protokoll der 8. Sitzung vom 10.03.2023, Seite 113.

Vor Beginn der Bauantragstellung wurden anlassbezogene Abstimmungen auch durchgeführt von Beginn an. Die Abstimmungen wurden vor der geplanten Eröffnung und bei den sich abzeichnenden schwerwiegenden Problemen natürlich dann auch intensiviert.

Also um Ihre Frage dann vielleicht doch noch mal abzurunden: Die Information in Richtung der Ministerien, in Richtung unserer Partner war zweigleisig. Aber ich hatte immer das Gefühl, dass man unserer Argumentation, unserer fachlichen Argumentation Priorität einräumte.“¹⁰⁸⁴

„Und jetzt noch zur Rolle der Staatskanzleien und der Ministerien, vor der geplanten Eröffnung 2012: Die Staatskanzlei wurde von der geplanten Eröffnung des BER im Juni 2012 - also da war es geplant - durch die FBB über den Baufortschritt informiert. Die Abstimmungen fanden im Zeitraum von Februar 2012 bis Mai 2012 statt. Hier war ebenfalls der Landkreis anwesend und wiederholte aufgrund der bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Unterlagen und des auf der Baustelle festgestellten Zustandes mehrfach, dass unsere Bedenken hinsichtlich der geplanten Fertigstellung doch ernst zu nehmen sind. Wie das dann weiterging, haben Sie mit Sicherheit recherchiert, kann ich Ihnen aber auch noch verbal beschreiben.“¹⁰⁸⁵

Auf die Frage, ob er bereits 2011 die Staatskanzlei über die Probleme informiert habe, antwortete er:

„Ja, es war immer das Problem, dass wir auf die FBB zugegangen sind, in formellen Schreiben auch, auch mit meiner Unterschrift, und das immer wieder verbalisiert wurde im Aufsichtsrat und gegenüber auch der Staatskanzlei. Und so stand natürlich die Staatskanzlei immer zwischen den Situationen, wobei sie immer wieder auf uns tendierten, bei aller Verantwortung als Mitgesellschafter, als Mitgesellschafter bei drei Gesellschaftern, nicht?

Und das war da schon zu spüren, dass uns gegenüber die Skepsis wesentlich geringer war wie andererseits. Aber stellen Sie sich vor als Bauherr, Sie behaupten immer wieder der Möbelumzugsfirma: „Mein Familienhaus wird zum Soundsovielten fertig, bringt die Möbel bitte pünktlich!“. Was machen Sie dann als entsprechender Informationsannehmer, wenn ein Bauherr so vehement da behauptet?“¹⁰⁸⁶

Durch die Aussage des Zeugen Loge ist nachgewiesen, dass die Staatskanzlei bereits seit mindestens Februar 2012, eher seit Ende 2011, durch den Landkreis darüber in Kenntnis gesetzt wurde, dass die Inbetriebnahme wegen Mängeln beim Brandschutz nicht im Mai 2012 erfolgen kann.

Aus den als Beweismittel vorliegenden Unterlagen ergaben sich ebenfalls Hinweise darauf, dass bereits deutlich früher als erst ein paar Tage vor der geplatzten Eröffnung Kenntnis in mehreren Ministerien vorlag, daß die Eröffnung im Mai 2012 nicht stattfinden kann.

¹⁰⁸⁴ Zeuge Loge, Protokoll der 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 23.

¹⁰⁸⁵ Zeuge Loge, Protokoll der 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 29.

¹⁰⁸⁶ Zeuge Loge, Protokoll der 18. Sitzung vom 08.03.2024, Seite 30.

Im Protokoll der Referentenrunde vom 03.04.2012 stehen als Maßnahmen zur Absicherung der Inbetriebnahme weitere, also zusätzliche, 13,9 Mio € Ausgaben für Türsteuerungen, Check-In-Inseln und IT, die erforderlich sind und die aus Krediten abgedeckt werden sollen.¹⁰⁸⁷

Binnen 4 Wochen sollten, mit Kosten von knapp 14 Mio. € diverse Baumaßnahmen durchgeführt werden, ohne die eine Eröffnung im Mai nicht möglich wäre.

Der Zeuge Werner sagte hierzu in seiner Vernehmung in der Sitzung am 19.01.2024:

„Also, das Szenario, das damals verhandelt worden ist, war, dass das Ziel erreicht werden sollte, diesen Flughafen zum 03.06.2012 zu eröffnen. Die Türsteuerung in automatisierter Form funktionierte nicht, und ein Funktionieren war auch bis zum 03.06. nicht zu erwarten. Also war jetzt die Frage - das war eine Notmaßnahme, die die Geschäftsführung dort vorge schlagen hat -, das eben sozusagen durch Beistellung von Personalleistungen oder, sagen wir mal, kurzfristige technische Maßnahmen noch hinzubekommen. Die Fragen, die man sich dazu stellen kann, denke ich, liegen damals wie heute auf der Hand. Es ist letztlich so gewesen, dass für die Entscheidung maßgeblich war, dass man sich die Perspektive erhalten wollte, diesen Flughafen zum 03.06.2012 in Betrieb zu nehmen. Und eine Kontraindikation, dass das definitiv unter keinem Gesichtspunkt funktionieren würde, gab es damals bei der Beschlussfassung über diese Vorlage nicht.“¹⁰⁸⁸

„Die Alternative wäre gewesen: Wenn man das abgelehnt hätte, wäre der Inbetriebnahmezeitpunkt 03.06.2012 erledigt gewesen. Das war also sozusagen der Versuch, die letzten Mittel zu aktivieren, um das hinzubekommen, allerdings ja nur für eine befristete Zeit. Das muss man dazusagen.

... die Bewertung, die wir vorgenommen haben, war eine wirklich originär unternehmerische Abwägung: Setzen wir jetzt alles daran, auch im Grenzbereich des Wahrscheinlichen, um diesen Inbetriebnahmetermin zu halten? - Und das ist bejaht worden, diese Frage, vom Aufsichtsrat. Das ist auch sozusagen im Gesellschafterkreis so zur Kenntnis genommen worden.

Und natürlich hat im Anschluss daran eine Auswertung stattgefunden, weil mit dem Scheitern des Inbetriebnahmezeitpunkts 03.06. war natürlich klar - das hatte ich aber, glaube ich, jetzt schon mehrfach gesagt -, dass die ganze Vorstellung von einer Inbetriebnahme im Jahr 2012 komplett gescheitert war. Von daher war im Grunde das unternehmerisch leitende Prinzip „Wir versuchen das noch zu retten“, damit erledigt, und es war ein neuer Sachverhalt.“¹⁰⁸⁹

Während der Zeuge Werner das Bestehen der Arbeitsgruppe zwischen FBB, Staatskanzlei und Unterer Bauaufsicht des Landkreises Dahme-Spreewald bestätigte, konnte er sich an

¹⁰⁸⁷ Protokoll der Referentenrunde vom 03.04.2012, siehe Protokoll der Sitzung des UA vom 19.01.2024.

¹⁰⁸⁸ Zeuge Werner, Protokoll der 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 117.

¹⁰⁸⁹ Zeuge Werner, Protokoll der 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 118.

eine deutliche Aussage des Landkreises, dass es 2012 keine Zustimmung zur Inbetriebnahme geben werde, nicht erinnern. Allerdings war er als Mitarbeiter des MdF auch nicht Teil der Arbeitsgruppe mit dem Bauordnungsamt.

Er erläutert in seiner Zeugenvernehmung Folgendes:

„Ich kann Ihnen sagen, dass das Funktionieren der Brandmeldeanlage, der Entrauchungsanlage ja im Fokus der Tätigkeit einer Arbeitsgruppe stand, die auch, sagen wir mal, unter der Leitung unserer Staatskanzlei stattgefunden hat, unter Beteiligung des Bauordnungsamtes, unter Beteiligung des Architekten, unter Beteiligung der FBB. Dort sind die Themen gerade in der kritischen Phase Anfang 2012 aufgerufen, und zwar in enger zeitlicher Folge, beraten worden. Es hat jeweils die FBB zugesagt, dass sie diese Probleme bearbeiten wird. Diese Arbeit, das Funktionieren dieser Brandmeldeanlagen noch hinzubekommen, dafür gab es bis zuletzt, bis zu der Absage, keine Kontraindikation, sondern die Ansage war immer: Wir kriegen das hin, und der Inbetriebnahmetermin kann gehalten werden. - Das ist bis Anfang Mai der Fall gewesen.

Und was Sie jetzt hier beschreiben an Bauordnungsrechtlichem: Das Bauordnungsamt saß mit am Tisch in dieser Arbeitsgruppe. Das hätte ja jederzeit die Kontraindikation gegeben können nach dem Motto: Schluss. Das wird nichts mehr. - Das hat es nicht gegeben.“¹⁰⁹⁰

Eine Vernehmung des Mitarbeiters der Staatskanzlei, Herrn Seidel hat ebenfalls stattgefunden, allerdings ebenfalls vor der Vernehmung des Zeugen Loge.

Der Zeuge Seidel bestätigte in seiner Vernehmung am 16.02.2024 das Bestehen einer Arbeitsgruppe und seine Teilnahme hieran:

„Die Flughafengesellschaft hatte eine Arbeitsgruppe eingerichtet, an der ich teilgenommen habe und eine Vertreterin des Wirtschaftsministeriums. Dort waren die Vertreter der unteren Bauaufsichtsbehörde vertreten, der Landrat war ab und zu dabei, dazu gibt es Protokolle, und die Geschäftsführung natürlich und die Planer, glaube ich, auch, ja. Diese Runden sind einberufen worden, um einen kurzen Switch zwischen den handelnden Akteuren herzustellen, ja.

Ja, sie wollte möglichst kurzfristig Probleme, die es möglicherweise auf dem Weg zur Inbetriebnahme noch geben könnte, lösen. Das erschien der Flughafengesellschaft sinnvoll, diese Arbeitsgruppe gab es und diese Arbeitsgruppe hat - ich weiß es nicht - vier, fünf Sitzungen vielleicht gehabt. Aber das kann ich nicht mehr genau zitieren.“¹⁰⁹¹

An eine deutliche Erklärung des Landkreises Dahme-Spreewald, dass die Eröffnung nicht stattfinden könne, konnte er sich nicht erinnern, wies jedoch darauf hin, dass es zu diesen Besprechungen Protokolle gegeben habe:

„Nein, das war nicht so eindeutig, das wäre dann auch protokollrelevant geworden, es ist nicht formuliert worden von der unteren Bauaufsichtsbehörde. Das mag der eine oder andere

¹⁰⁹⁰ Zeuge Werner, Protokoll der 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 123.

¹⁰⁹¹ Zeuge Seidel, Protokoll der 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 132.

gedacht haben, das kann ich nicht - - Wie gesagt, ich habe meine Berufserfahrung: Hinterher wissen immer viele, sehr viele, wie es richtig gehen würde im Leben. Und ich persönlich habe, meine ich, in der letzten Sitzung, wenn ich richtig erinnere, die Geschäftsführung noch gefragt - die Protokolle sind ja, glaube ich, auch öffentlich, zumindest werden sie oft zitiert -, ob die Inbetriebnahme gesichert ist, und die Geschäftsführung unter Beiwohnung der unteren Bauaufsichtsbehörde und des Landrates hat geantwortet, dass das gewährleistet ist.“¹⁰⁹²

Nach Aussage des Zeugen Seidel konnten die Beteiligten davon ausgehen, dass die Eröffnung nicht in Gefahr war.

„Ich kann Ihnen nur global sagen - und das kann ich bestimmt sagen -: Die Darstellungen der FBB erschienen sowohl den Referenten als auch dem Aufsichtsrat konsistent, in sich konsistent und stimmig, sodass eine Gefahr für den Eröffnungstermin nicht gesehen wurde.“¹⁰⁹³

Aufgrund des Zeitdrucks im Untersuchungsausschuss und des dadurch festgelegten Abschlusses der Zeugenvernehmung konnte eine weitere Befragung des Zeugen Seidel, insbesondere mit einem Vorhalt der Aussage des Zeugen Loge, nicht mehr durchgeführt werden. Diese Klärung ist einer weiteren Untersuchung vorbehalten.

Der Zeuge Loge wird als glaubwürdig eingestuft und die Erläuterungen waren ausführlich und detailreich. Die Klärung mit den hierzu widersprüchlichen Aussagen der Zeugen Werner und Seidel ist einer weiteren Untersuchung vorbehalten.

Darüber hinaus wurden bislang keine Unterlagen vom Landkreis Dahme-Spreewald, Untere Bauaufsicht, angefordert. Hieraus müssten sich Aktenvermerke und Gesprächsprotokolle entnehmen lassen, insbesondere zu der Arbeitsgruppe mit der Staatskanzlei.

Auch aus der Staatskanzlei sind nicht alle Unterlagen gesichtet worden, dies war in der Kürze der Zeit nicht möglich.

Aus diesen Unterlagen, insbesondere den Gesprächsprotokollen der Arbeitsgruppe kann sich klar ergeben, wer ab wann Kenntnis davon hatte, dass die Eröffnung im Mai 2012 nicht stattfinden kann.

Eine weitere Prüfung ist sinnvoll, insbesondere um Lehren für die Zukunft ziehen zu können.

¹⁰⁹² Zeuge Seidel, Protokoll der 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 133.

¹⁰⁹³ Zeuge Seidel, Protokoll der 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 122.

Fazit zu den Abläufen um die gescheiterte Eröffnung 2012:

Die für Mai 2012 geplante Eröffnung und Inbetriebnahme des Flughafens wurde sehr kurzfristig, nur Tage vorher, abgesagt.

Das Scheitern der Inbetriebnahme aufgrund der massiven Mängel an den technischen Anlagen, vor allem der Brandschutzanlage, war bereits mehrere Monate vorher absehbar. Aus Sicht der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER ist davon auszugehen, dass die Staatskanzlei mindestens Februar 2012 davon Kenntnis hatte, dass die Inbetriebnahme im Mai nicht möglich sein wird.

Nach dem „Prinzip Hoffnung“ wurde einfach weitergemacht und „fest daran geglaubt“, dass eine Inbetriebnahme im Mai 2012 erfolgen kann. Obwohl die bekannten Informationen und die deutliche Erklärung des Landkreises Dahme-Spreewald keinen Platz für Hoffnung auf eine Eröffnung im Mai 2012 ließen, wurden die Augen vor der Realität verschlossen.

Für zukünftige Projekte ist die Schlussfolgerung zu ziehen, dass Warnungen der fachlich zuständigen Behörden ernst zu nehmen sind und nicht im Ministerium für Finanzen und in der Staatskanzlei davon ausgegangen werden darf, man könne bestehende Probleme dadurch lösen, noch mehr Geld in ein zum Scheitern verurteiltes Vorhaben zu stecken.

Die Freigabe von knapp 14 Mio. Euro nur 4 Wochen vor der geplanten Inbetriebnahme im Mai 2012, um massive technische Probleme abzustellen, war ein Zeichen von fehlendem Realitätssinn.

C. Verantwortung der Landesregierung für das Versagen der Flughafen GmbH

Die Flughafengesellschaft befindet sich im Eigentum des Landes Brandenburg, des Landes Berlin und des Bundes. Die Arbeit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft wird begleitet, gesteuert und kontrolliert über die Gesellschafterversammlung und den Aufsichtsrat. In beiden Gremien sind Vertreter der drei Gesellschafter stimmberechtigt.

Über die rechtliche und politische Verantwortung von Staatssekretären, Ministern und Ministerpräsidenten in diesen Gremien wurde sich bereits in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses Berlin und auch im Bericht des Untersuchungsausschusses 7/2 geäußert. Sicherlich könnten auch hierzu durch weitere Vernehmungen von Zeugen und intensivere Auswertung der vorliegenden Akten noch neue Erkenntnisse gezogen werden.

Für die Gruppe BVB/FREIE WÄHLER hat sich nach den durchgeführten Zeugenvernehmungen und gesichteten Akten jedoch ein anderer Schwerpunkt in der Feststellung und Bewertung ergeben: Die sogenannte Referentenrunde und diverse Arbeitsgruppen.

Zwar ist es die Aufgabe von Personen in politischer Verantwortung, wie Staatssekretären, Ministern und Ministerpräsidenten, die ihnen von ihren Häusern vorgelegten Unterlagen und Entscheidungsvorschläge selbst kritisch zu prüfen, daraus eine eigene Entscheidung abzuleiten und bei einer falschen Entscheidung dafür die Verantwortung zu übernehmen.

Jedoch zeigte sich aus den Unterlagen, wieviel „Entscheidungsgewalt“ und „Macht“ in der sogenannten Referentenrunde lag. Teilweise wurden in dieser Runde über Wochen die Sitzungen des Aufsichtsrates und der Gesellschafterversammlung vorbereitet und erst wenige Tage vorher das Ergebnis an die Vertreter des Landes Brandenburg in Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat übermittelt. Diese haben den „Vorschlag“ dann genau so umgesetzt.

Ein besonderes Problem ergibt sich aus Sicht der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER daraus, dass die Referentenrunde selbst wiederum für sich ein „reines Gewissen“ in Anspruch nimmt, da sie ja lediglich Vorschläge unterbreiten, aber keine eigenen Entscheidungen treffen, sondern diese der Hausspitze überlassen.

Bemerkenswert ist hierzu die Aussage des Zeugen Werner in seiner Vernehmung am 19.01.2024:

„Aber noch mal gesagt: Entscheidende Instanz waren nicht die Referenten. Die Referenten haben das sozusagen - - die Beratung im Aufsichtsrat begleitet. Sie haben das auf der Gesellschafterebene votierend gespiegelt. Die Entscheidung ist dann auf der Gesellschafterebene wesentlich mit beeinflusst worden und dann praktisch finalisiert worden über eine Beschlussfassung des Aufsichtsrats, die dann Aussicht hatte, von den Gesellschaftern so auch umgesetzt zu werden. So kann man das im Groben beschreiben. Aber es ist sehr komplex.“

Diesem Eindruck widerspreche ich ganz entschieden, weil die Referenten hatten nicht die Aufgabe, Entscheidungen zu treffen, sondern sie hatten die Aufgabe, Sachverhaltsinformationen und Bewertungen zu spiegeln, zu bewerten und jeweils in ihren Häusern sozusagen zum Vortrag zu bringen und mit Vorschlägen zu versehen. Entschieden haben immer die Entscheidungsträger auf Gesellschafterebene, allerdings gestützt auf Vorberatungen im Aufsichtsrat, die wiederum auch berücksichtigt haben die Vorvotierung durch die Referenten. Referenten sind keine Entscheidungsträger.“¹⁰⁹⁴

Die Beteiligungsverwaltung des Ministeriums der Finanzen hatte und hat jedoch mehr Befugnisse, als nur Vorvotierungen. Der Zeuge Werner erklärt hierzu:

„Also, wenn man Sitzungsvorbereitung sagt, dann muss man in Bezug auf die beiden Organe unterscheiden. In Angelegenheiten der Gesellschafterversammlung haben wir unsere originäre Organverantwortung wahrgenommen und auch unter diesem Gesichtspunkt sozusagen eine Votierung abgegeben.“

Beim Aufsichtsrat ist es so gewesen: Wir haben aus Gesellschaftersicht Hinweise für die Behandlung der Vorlagen, die von der Geschäftsführung eingebracht worden waren, im Aufsichtsrat gegeben. Wir haben also nicht etwa uns da auf die Position des Aufsichtsrats gestellt. Wir selber waren ja nicht in der Aufsichtsratssitzung jetzt operativ Handelnde. Wir waren dort immer nur Gast, das heißt, bis zu dem Zeitpunkt, wo wir dann auch auf die Teilnahme an Aufsichtsratssitzungen verzichtet haben. Also von daher gab es schon eine sehr klare Unterscheidung der Organzuständigkeit. Und unsere Aufgabe war immer, bei der Vorbereitung von Gesellschafterversammlungen wie auch bei der Votierung von Aufsichtsratsvorlagen, die Gesellschaftersicht.“¹⁰⁹⁵

„Die Beteiligungsverwaltung hat erhalten und erhält weiter sämtliche Vorlagen der Geschäftsführung an den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse. Ich habe das in Wahrnehmung meiner Aufgaben der Vorbereitung der jeweiligen Aufsichtsratssitzungen zur Kenntnis genommen und dazu jeweils auch Voten abgegeben.“

Also, die Gesellschafterversammlung hat sich in ihren Beratungen sehr stark auf die Vorberatungen durch den Aufsichtsrat gestützt. Die Aufsichtsratssitzungen sind vorbereitet worden von einer Referentenkommission, in der die Arbeitsebene in den drei Gesellschafterfunktionen - Bundesverkehrsministerium, Senatsverwaltung für Finanzen und Finanzministerium Brandenburg -, aber auch die jeweils fachlich zuständigen Ressorts - das waren für das Land Brandenburg die Staatskanzlei und das Wirtschaftsministerium - mitgewirkt haben. Dort hat eine vollständige Erörterung, Beratung der Tagesordnungen des Aufsichtsrats und der inhaltlichen Beratungs- und Beschlussgegenstände stattgefunden.

Soweit die Gesellschafterversammlung über den Zuständigkeitsbereich des Aufsichtsrats hinaus - beispielsweise was Kapitalzuführungen angeht - sozusagen auch ein eigenes Ge-

¹⁰⁹⁴ Zeuge Werner, Protokoll der 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 81.

¹⁰⁹⁵ Zeuge Werner, Protokoll der 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 80.

wicht in der Bewertung hatte, hat es dafür auch jeweils Vorabstimmungen mit den Gesellschafterressorts der beiden anderen Gesellschafter gegeben, also insbesondere dem Bundesverkehrsministerium und der Senatsverwaltung für Finanzen.“¹⁰⁹⁶

„Es ist so gewesen, dass die Referenten schon in ihrer Vorberatung und auch in dem Einbringen von Vorschlägen für die Gestaltung von Beschlussvorschlägen, also der Beschlussformeln, die dann jeweils vom Aufsichtsrat ja dann förmlich verabschiedet worden sind, einen wesentlichen Einfluss auch in der Weise genommen haben, dass natürlich dann auch etwas finanziell Vertretbares herausgekommen ist. Und vor dem Hintergrund war die Phase der Vorklärungen und der auch technischen Finalisierungen von Beschlussvorgängen - - hatte natürlich schon seine Wirkung gezeigt.“¹⁰⁹⁷

„Ja, ja, aber wir bereiten ja das Abstimmungsverhalten des Gesellschafters Brandenburg in der Gesellschafterversammlung vor. Also, ich bin ja Teil der Abteilung 4, und natürlich haben wir dazu ein Votum abgegeben. Und es bedurfte im Ergebnis eines einvernehmlichen Gesellschafterbeschlusses. Der ist auch zustande gekommen.“¹⁰⁹⁸

„Also, mein Referat ist ja die Beteiligungsverwaltung, das für Verwaltung der Landesbeteiligungen an privatrechtlichen Unternehmen zuständige Referat. Wir bereiten sozusagen die Gesellschafterentscheidungen vor.“¹⁰⁹⁹

Der Zeuge Seidel erläutert zu den Referentenrunden in seiner Vernehmung am 16.02.2024:

„Alle Referenten hatten eine Vorbereitungsrunde mit der Flughafengesellschaft. Das heißt: Alle Referenten der drei Gesellschafter hatten eine gemeinsame Vorbereitung und einen gemeinsamen Wissensstand. Und mein Kollege und ich, wir haben uns sicherlich immer wieder ausgetauscht zu den Themen.“¹¹⁰⁰

Aus Sicht der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER ergab sich hieraus eine Dynamik der geteilten Verantwortung, oder im negativen Sinne formuliert, der geteilten Verantwortungslosigkeit.

Während die Referentenrunde nach ihrem Selbstverständnis für sich in Anspruch nahm, lediglich beratend und vorvotierend zu sein und die Entscheidungen der Hausspitze zu überlassen, verhielt sie sich in der tatsächlichen Arbeit anders.

Auf der Ebene der Referentenrunde wurden zwischen dem Land Brandenburg, dem Land Berlin und dem Bund bis ins Detail Verhandlungen geführt und Absprachen getroffen. Nach den gesichteten Unterlagen wurden diese Verhandlungsergebnisse der Referentenrunde so von den Hausspitzen übernommen. Die politische und rechtliche Verantwortung lag dabei

¹⁰⁹⁶ Zeuge Werner, Protokoll der 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 71.

¹⁰⁹⁷ Zeuge Werner, Protokoll der 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 82.

¹⁰⁹⁸ Zeuge Werner, Protokoll der 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 110.

¹⁰⁹⁹ Zeuge Werner, Protokoll der 16. Sitzung vom 19.01.2024, Seite 111.

¹¹⁰⁰ Zeuge Seidel, Protokoll der 17. Sitzung vom 16.02.2024, Seite 109.

bei der Hausspitze. Die Referentenrunde verspürte diese Verantwortung nicht, sondern betonte in den Zeugenvernehmungen mehrfach, dass sie ja keine Entscheidungsträger seien.

Die jahrelange, teilweise jahrzehntelange Tätigkeit einzelner Teilnehmer der Referentenrunde für die Kontrolle der Flughafengesellschaft hatte zwar den Vorteil der Kenntnis über die Abläufe und Details, aber auch den Nachteil der fehlenden kritischen Sicht auf genau diese Abläufe und Details bzw. negativen Entwicklungen.

Die Hausspitze wiederum hat sich auf die Vorvotierungen und Verhandlungsergebnisse verlassen und diese in den Gremien so umgesetzt.

Die Federführung in der Referentenrunde lag bei der Beteiligungsverwaltung des Ministeriums für Finanzen, die hauptsächlich darauf geachtet hat, dass „etwas finanziell Vertretbares“ herausgekommen ist. Inwieweit dies dazu geführt hat, dass andere Aspekte, wie Lärmschutzmaßnahmen, nicht die Priorität hatten, wurde bislang nicht untersucht.

Fazit zur Wahrnehmung von Verantwortung bei Landesbeteiligungen:

Es sollte darüber nachgedacht werden, ob die Wahrnehmung der Aufgaben in der Gesellschafterversammlung durch das Finanzministerium die richtigen Prioritäten in der Flughafengesellschaft setzt.

Die Beteiligungsverwaltung könnte, aus Sicht der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER sollte, an einem anderen Ministerium angesiedelt werden, um nicht nur finanzielle Aspekte im Auge zu haben.

Ein zeitlich vorgegebener personeller Wechsel in den Aufgaben der Referenten ist sinnvoll, um einer „Betriebsblindheit“ vorzubeugen und eine bessere interne Kontrolle von Vorgängen und Einschätzungen zu erreichen.

Schlussbemerkung

Durch die Arbeit des Untersuchungsausschusses konnten neue Erkenntnisse gewonnen werden, die in den beiden Untersuchungsausschüssen des Berliner Abgeordnetenhauses so bisher nicht herausgearbeitet wurden.

Hieraus sind Schlussfolgerungen für zukünftige neue Projekte sowie auch für die Flughafengesellschaft und die Handlungsmöglichkeiten des Landes Brandenburg zu ziehen. Aber insbesondere auch, um eine Verbesserung der Situation für die von Fluglärm betroffenen Anwohner herbeizuführen.

Der Aufbau der Beteiligungsverwaltung des Landes Brandenburg und die Zuordnung zum Finanzministerium ist zu überdenken.

Es ist zu prüfen, auf welcher rechtlich verbindlichen Grundlage eine Pflicht für die Landesregierung verankert wird, bei Erkenntnissen von weitreichender Bedeutung (siehe Standortentscheidung und Abknickung von Flugrouten) vor einer politischen wie administrativen Festlegung den Landtag informieren zu müssen.

Es sind noch nicht alle rechtlich zulässigen Möglichkeiten durch die Landesregierung genutzt worden, um für die vom Fluglärm Betroffenen eine Verbesserung zu erreichen. Ein Nachtflugverbot wäre durch eine Auflage im Planfeststellungsverfahren erreichbar.

Klageverfahren einzelner Bürger hinsichtlich bestimmter baulicher Schallschutzmaßnahmen wären nicht mehr notwendig, wenn durch die LuBB rechtlich verbindliche Anordnungen zur Einordnung getroffen würden.

Leider konnten aufgrund des eingangs erwähnten straffen Zeitplans einige Themenkomplexe gar nicht und die anderen nur zum Teil bearbeitet werden. Eine Fortsetzung/Neueinsetzung des Untersuchungsausschusses zur weiteren Aufklärung und Aufarbeitung wird von der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER aus diesem Grunde für sinnvoll erachtet.

Dieses Sondervotum wurde in der Sitzung der Gruppe BVB/FREIE WÄHLER am 28.05.2024 beraten und beschlossen.

Potsdam, den 28.05.2024

Matthias Stefke

BVB / FREIE WÄHLER Gruppe
im Landtag Brandenburg
Alter Markt 1 • 14467 Potsdam



Band III

Anlagen

- Anlage: GUTACHTEN zur Frage, ob und inwieweit in den vom Abgeordnetenhaus von Berlin in der 17. und 18. Wahlperiode abgeschlossenen Untersuchungsausschüssen zum Flughafen Berlin Brandenburg bereits Fragestellungen des Untersuchungsausschusses 7/2 (Drs. 7/4948) des Brandenburger Landtags beantwortet wurden.

GUTACHTEN

zur Frage, ob und inwieweit in den vom Abgeordnetenhaus von Berlin in der 17. und 18. Wahlperiode abgeschlossenen Untersuchungsausschüssen zum Flughafen Berlin Brandenburg bereits Fragestellungen des Untersuchungsausschusses 7/2 (Drs. 7/4948) des Brandenburger Landtags beantwortet wurden.

Auftraggeber:
Parlamentarischer Untersuchungsausschuss 7/2
Landtag Brandenburg
Alter Markt 1
1447 Potsdam

Beweisbeschluss B 43 vom 2. September 2022

Dr. Cordula Ludwig



Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	2
2. Grundlagen der Untersuchung	3
2.1 Sondervoten	3
2.2 Parallelen	3
2.3 Kompetenzbereich	4
2.4 Zeitliche Zäsur	5
3. Vergleich: Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses Drs. 7/4948 (Landtag Brandenburg) mit den Ergebnissen der Untersuchungen Drs. 17/3000 (BER I) und Drs. 18/4010 (BER II) (Abgeordnetenhaus von Berlin)	6
3.1 Untersuchung	7
3.2 Auf das Land Brandenburg anwendbare Ergebnisse aus der Untersuchung der Abschlussberichte BER I und BER II	67
4. Zusammenfassung	68
5. Anhang	
5.1 Kurzfassung: Untersuchung Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses PUA 7/2 und Ergebnisse der Abschlussberichte BER I und BER II	69
5.2 Identische bzw. teilweise identische Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses Drs. 7/4948 (Landtag Brandenburg) und der Fragenkomplexe der Untersuchungsausschüsse Drs. 17/3000 (BER I) und Drs. 18/4010 (BER II) (Abgeordnetenhaus von Berlin)	70
Schlussformel	90

1. Aufgabenstellung

Im Beschluss des Landtages Brandenburg zur Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg `Willy Brandt` (BER)“ (Drs. 7/4948) wurde dem Ausschuss unter „C. Arbeitsweise“ aufgegeben: „Zur Aufklärung des Untersuchungsgegenstandes sind neben den zwingend einzubeziehenden Beweismitteln auch die Berichte der bereits abgeschlossenen und laufenden Untersuchungsausschüsse zum BER im Land Berlin einzubeziehen.“

Am 02.09.2022 wurde in der 3. Sitzung des Untersuchungsausschusses mit dem Beweisbeschluss B 43 die Erstellung eines schriftlichen Gutachtens durch eine/einen Sachverständige/n beschlossen und ich mit der Anfertigung dieses Gutachtens beauftragt.

Die Aufgabenstellung lautete, die Abschlussberichte der Untersuchungsausschüsse „1. Untersuchungsausschuss zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg `Willy Brandt` (BER)“ (2012-2016)“ und des „2. Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg `Willy Brandt` (BER) – Untersuchung II“ (2018-2021) zu sichten und Feststellungen zu treffen,

- ob und inwieweit Fragestellungen des Brandenburger Untersuchungsausschuss bereits von den Berliner Untersuchungsausschüssen beantwortet wurden und eine erneute Befassung nicht mehr als notwendig oder zielführend zu erachten ist.
- Sind im Rahmen der Untersuchungsausschüsse „1. Untersuchungsausschuss zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg `Willy Brandt` (BER)“ (2012-2016) und des „2. Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg `Willy Brandt` (BER) – Untersuchung II“ (2018-2021) im Einsetzungsbeschluss des Landtages Brandenburg vom 23.02.2022 (Drs. 7/4948-B) enthaltene Fragen ganz oder teilweise beantwortet?
- Sind Ergebnisse der Untersuchungsausschüsse „1. Untersuchungsausschuss zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg `Willy Brandt` (BER)“ (2012-2016) und des „2. Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg `Willy Brandt` (BER) – Untersuchung II“ (2018-2021) die mit Bezug zum Land Berlin dargestellt werden, auch auf das Land Brandenburg betreffende Fragestellungen anwendbar?

2. Grundlagen der Untersuchung

Gemäß Aufgabenstellung des Brandenburger Untersuchungsausschusses 7/2 (im folgenden PUA 7/2) wurde dessen Einsetzungsbeschluss mit ermittelten Sachverhalten sowie Bewertungen der Abschlussberichte der beiden Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin in der 17. und 18. Wahlperiode zum Flughafen Berlin Brandenburg (im folgenden BER I und BER II) verglichen.

Beim Abschlussbericht BER I wurde auf die Abschnitte „*Untersuchungsergebnis*“¹ sowie „*Zusammenfassung und Empfehlungen*“, beim Abschlussbericht BER II wurde auf die Abschnitte „*Untersuchungsergebnisse*“² sowie „*Zusammenfassung und Schlussfolgerungen*“³ Bezug genommen.

Von diesem Vorgehen teilweise abgewichen wurde lediglich bei der Behandlung der Fragestellungen 19, 23 und 28 des PUA 7/2. Bei diesen drei Fragestellungen, die sich auf Grundstücksgeschäfte der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH aus den frühen neunziger Jahren beziehen, wurden in der Untersuchung Hinweise aus dem Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin „*zur Aufklärung des Grunderwerbs in Berlin und Schönefeld durch die Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) und die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)*“ aus dem Jahr 1995 angemerkt.

2.1 Sondervoten

Die Untersuchung wurde auf Grundlage der von den Untersuchungsausschüssen BER I und BER II jeweils mehrheitlich beschlossenen Feststellungs- und Bewertungsteile der Abschlussberichte durchgeführt.

Nicht berücksichtigt wurden bei der Untersuchung die vom Mehrheitsbericht abweichenden Sondervoten, deren Inhalt allein in der Verantwortung der jeweiligen Fraktionen liegt. Die Sondervoten sind jeweils den Abschlussberichten beigelegt. Im Fall BER I neben Band I „*Bericht des Untersuchungsausschusses*“ als Band II „*Sondervoten*“ und im Fall BER II als „*Zweiter Komplex Sondervoten*“.

¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 47-398.

² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 71-452.

³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 453-468.

2.2 Parallelen

Die Untersuchungsausschüsse BER I, BER II und der PUA 7/2 sind typische Beispiele von Doppel- oder Mehrfachuntersuchungen, *„die im weiteren Sinne den gleichen Sachverhalt betreffen. ... Die Untersuchungsaufträge (durch mehrere Landtage oder den Bundestag und einen Landtag oder mehrere Landtage) beziehen sich auf verschiedene Kompetenzträger. Deshalb enthalten sie unterschiedliche Untersuchungsthemen, auch wenn Parallelitäten in einzelnen Punkten möglich sind.“*⁴

BER I, BER II und PUA 7/2 verbindet nicht nur der gemeinsame Untersuchungsgegenstand. Alle drei Untersuchungsausschüsse tragen nahezu identische Namen. BER I tagte unter dem Titel: *„1. Untersuchungsausschuss zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg `Willy Brandt` (BER)“*. Der Titel von BER II wurde marginal verändert in: *„2. Untersuchungsausschuss zur ...“* und lediglich die Bezeichnung *„Untersuchung II“* angehängt. Der Berliner Titel wurde schließlich vom Brandenburger PUA 7/2 aktualisiert in *„... Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens“*.

Parallelen zwischen den beiden abgeschlossenen Berliner Untersuchungsausschüssen und dem Anfang 2022 in Brandenburg eingesetzten Ausschuss sind zudem in dessen Fragestellungen augenfällig: Rund ein Viertel der Fragen des PUA 7/2 finden sich in den Fragekomplexen von BER I und BER II wieder (31 identische Fragestellungen, 14 teilweise identische Fragestellungen).⁵

2.2 Kompetenzbereich

Im Fokus der Fragestellungen der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II standen Berliner Belange, u.a. die finanziellen Auswirkungen geplanter Kapazitätserweiterungen für das Land Berlin. Die teilweise identischen Fragestellungen des PUA 7/2 regen dagegen eine Klärung der finanziellen Auswirkungen für das Land Brandenburg an.⁶

Im *„Gesetz über die Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin (Untersuchungsausschussgesetz – UntAG)“* ist unter § 1 *„Einsetzung und Aufgabe von Untersuchungsaufgaben“* festgelegt: *„(2) Der Untersuchungsausschuss hat die Aufgabe, im Rahmen der verfassungsmäßigen Zuständigkeit des Abgeordnetenhauses einzelne Tatbestände aufzuklären.“*

Ähnlich die Festlegung im *„Gesetz über die Einsetzung und das Verfahren von Untersuchungsausschüssen des Landtages Brandenburg (Untersuchungsausschussgesetz –UAG)“* unter § 1 *„Aufgabe“*: *„Im Rahmen der verfassungsmäßigen Zuständigkeit des Landtages hat*

⁴ Peters,Butz: Untersuchungsausschussrecht. Länder und Bund. 2. Aufl., München 2020, S. 59

⁵ Vgl. die Aufstellung unter „Anhang 4.2 Zusammenstellung der identischen bzw. teilweise identischen Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses Drs. 7/4948 (7/2) (Landtag Brandenburg) und der Fragenkomplexe der Untersuchungsausschüsse Drs. 17/3000 (BER I) und Drs. 18/4010 (BER II) (Abgeordnetenhaus von Berlin)“

⁶ Vgl. zweite Fußnote zur Frage 93

ein Untersuchungsausschuss die Aufgabe, Sachverhalte, deren Aufklärung im öffentlichen Interesse liegt, zu untersuchen und dem Landtag darüber Bericht zu erstatten.“

Nach der sogen. Korollartheorie ist der Untersuchungsgegenstand auf den Kompetenzbereich des Parlaments limitiert: *„Die Zuständigkeit eines Untersuchungsausschusses kann nicht weiterreichen als die Zuständigkeit des einsetzungsberechtigten Parlaments, von dem der Ausschuss als „Hilfsorgan“ seine Befugnisse ableitet.“*⁷ Sowohl das Abgeordnetenhaus von Berlin wie der Landtag Brandenburg – wie auch die von ihnen jeweils eingesetzten Untersuchungsausschüsse – können lediglich im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Zuständigkeit tätig werden.

Bei der vorliegenden Untersuchung der Fragestellungen des PUA 7/2 und der Ergebnisse der Abschlussberichte BER I und BER II waren die unterschiedlichen verfassungsmäßigen Zuständigkeiten der Ausschüsse zu beachten.

2.3 Zeitliche Zäsur

Bei 22 Fragestellungen des PUA 7/2 wird auf den für dessen Untersuchung maßgeblichen Stichtag verwiesen. „Stichtag“ ist der Einsetzungszeitpunkt, der für Untersuchungsausschüsse eine zeitliche Zäsur bildet. In der Regel untersuchen Untersuchungsausschüsse ex post Sachverhalte, d.h. Sachverhalte, die sich vor dem Einsetzungszeitpunkt ereigneten.⁸ Sollte die Untersuchung auf Sachverhalte erweitert werden, die sich nach dem Einsetzungsbeschluss ereigneten, muss dem Parlament ein entsprechender Erweiterungsbeschluss vorgelegt und dessen Zustimmung eingeholt werden.

Bei der vorliegenden Untersuchung der Fragestellungen des PUA 7/2 und der Ergebnisse der Abschlussberichte BER I und BER II war der Zeitraum zwischen dem Stichtag des PUA 7/2 und dem Stichtag des 2. Erweiterungsbeschlusses zu beachten:

- Einsetzung des PUA 7/2: 23.02.2022
- Einsetzung BER I: 27.09.2012; Erweiterungsbeschlüsse: 19.06.2014 und 14.01.2016; Abschluss der Beweisaufnahme: 19.05.2016
- Einsetzung BER II: 28.06.2018; Erweiterungsbeschlüsse: 23.05.2019 und 05.11.2020; Abschluss der Beweisaufnahme: 30.04.2021

⁷ Peters, Butz: Untersuchungsausschussrecht. Länder und Bund. 2. Aufl., München 2020, S. 59. Vgl. auch Glauben, Paul J./ Brocker, Lars: Das Recht der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse in Bund und Ländern. Ein Handbuch mit Kommentierung zum PUAG. 3. Aufl., Köln 2016, S. 493.

⁸⁸ Vgl. zu unterschiedlichen Auffassungen: Peters, Butz: Untersuchungsausschussrecht. Länder und Bund. 2. Aufl., München 2020, S.254. Vgl. auch Glauben, Paul J./ Brocker, Lars: Das Recht der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse in Bund und Ländern. Ein Handbuch mit Kommentierung zum PUAG. 3. Aufl., Köln 2016, S. 178/179.

3. Vergleich: Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses Drs. 7/4948 (Landtag Brandenburg) mit den Ergebnissen der Untersuchungen Drs. 17/3000 (BER I) und Drs. 18/4010 (BER II) (beide Abgeordnetenhaus von Berlin)

Vorab die Ergebnisse der vergleichenden Untersuchung::

In der Untersuchung fanden sich auf 76 Fragen keine bzw. keine hinreichenden Hinweise in den Berliner Untersuchungsergebnissen. Bei 15 dieser als „unbeantwortet“ eingestuften Fragestellungen wurden in dem nachfolgenden Vergleich Anmerkungen angefügt.

Aufgrund unterschiedlicher Untersuchungszeiträume waren 14 Fragestellungen des PUA 7/2 nicht zu beantworten, die sich auf zu ermittelnde Sachverhalte bis zum Einsetzungsbeschluss des PUA 7/2 m 23.02.2022 beziehen.

Aufgrund unterschiedlicher Kompetenzbereiche waren 4 Fragen nicht zu beantworten, die sich auf das Land Brandenburg beziehen.

Insgesamt werden von 183 Fragestellungen des PUA 7/2 96 als nicht beantwortet eingestuft.

Nach Abgleich mit den ermittelten Sachverhalten und Ergebnissen der Abschlussberichte BER I und BER II gelten 58 Fragen als beantwortet.

Mit den Erkenntnissen eines weiteren Berliner Untersuchungsausschusses aus den neunziger Jahren konnte 1 weitere Frage beantwortet werden.

Insgesamt werden 59 Fragestellungen des PUA 7/2 als beantwortet eingestuft.

Für einige Fragestellungen konnten in der Untersuchung nur teilweise Antworten gefunden werden. Hier besteht ggf. Aktualisierungs- bzw. Ergänzungsbedarf.

Als teilweise beantwortet werden insgesamt 28 Fragestellungen des PUA 7/2 eingestuft.

Keine hinreichenden Hinweise	76
Unterschiedliche Untersuchungszeiträume	14
Unterschiedliche Kompetenzbereiche	4
	96 nicht beantwortete Fragen

Beantwortet	59
Teilweise beantwortet	28
	77 beantwortete bzw. teilweise beantwortete Fragen

3.1. Untersuchung

Die Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses PUA 7/2 (**Fettdruck**) werden hier im Abgleich mit den ermittelten Sachverhalten und Ergebnissen der Abschlussberichte BER I und BER II der Reihe nach abgearbeitet. Im Anschluss werden die Fragen nochmals statistisch analog zur Aufgabenstellung im Anhang unter 5.1 zusammengefasst:

1. Der Untersuchungsausschuss soll umfassend aufklären:

1.1 ob beim Bau des Flughafens in signifikanter Weise die haushälterischen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit missachtet wurden;

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Vorbemerkung: Anlass für das Abgeordnetenhaus von Berlin jeweils in der 17. und 18. Wahlperiode einen Untersuchungsausschuss einzusetzen und mit der Aufklärung von Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen zu beauftragen, waren angesichts erheblicher Kostensteigerungen nicht zuletzt Überlegungen, ob haushälterische Grundsätze nach § 7 Bundeshaushaltsordnung beim Bau des Flughafens Berlin Brandenburg beachtet wurden. Überlegungen, die sich in den Berliner Untersuchungsaufträgen und auch im Brandenburger Untersuchungsauftrag abbilden.

Der Ausschuss habe aufgrund der vorliegenden Beweismittel keine genaue Kostenaufstellung ermitteln können, wird im Abschlussbericht BER I eingeräumt und die Vorgehensweise der Untersuchung erläutert: *„Eine isolierte Kostenermittlung bis zum Zeitpunkt der Erteilung des Untersuchungsauftrags übersteigt die Ermittlungsmöglichkeiten des Ausschusses. Der Ausschuss hat daher den Schwerpunkt der Untersuchungen auf die Strukturen der Finanzierung und der Kostenkontrolle, sowie auf die wesentlichen Ursachen von Kostensteigerungen gelegt.“*⁹

1) In Zusammenfassung seiner Untersuchungsergebnisse zu stellt der Abschlussbericht BER I unter der Überschrift *„II. Instabile Rahmenbedingungen“* fest: *„Strukturelle Behinderungen des Bauprojektes bestanden von vornherein dadurch, dass der Bau nicht unter den vorgesehenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen durchgeführt werden konnte. Dies war mehrfach der Fall und führte jedes Mal zu Zeitverlusten, Kostensteigerungen und strukturellen Behelfslösungen. Die Geschichte der instabilen Projektstrukturen begann bereits mit der gescheiterten Privatisierung, setzte sich fort in der Aufhebung der Generalunternehmer-Ausschreibung für das Fluggastterminal, bis hin zu den zunächst erfolglosen Einzelvergaben im Teilprojekt Fluggastterminal. Auch die Aufstellung eines langfristigen Finanzierungsmodells verzögerte sich mehrfach und war erst deutlich nach Baubeginn abgeschlossen.“*¹⁰

2) Hinsichtlich der Kostensteigerungen ist vermerkt: *„Der festgestellte Anstieg der Baukosten ergibt sich als logische Konsequenz der aufgezeigten Probleme: Sie wurden zum einen verursacht durch bauliche Veränderungen, welche zu erfolgen hatten, um steigende Passagierzahlen zu bewältigen, neue Sicherheitsvorschriften umzusetzen und wirtschaftliche Erträge zu steigern. Zum anderen trugen die erheblichen Bauverzögerungen ebenso wie die Preisent-*

⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 364.

¹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 399.

wicklungen im Stahl- und Energiesektor zur Kostenerhöhung bei. Nicht zuletzt ist der nach jahrelangen Rechtsstreitigkeiten nunmehr feststehende Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen als Kostenfaktor zu berücksichtigen.“¹¹

3) Der Rechnungshof des Landes Brandenburg legte dem Brandenburgischen Ministerium der Finanzen im Juli 2015 eine „Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER“ vor. Untersucht wurde u.a. „die Umsetzung der Auflagen zum passiven Anwohnerschutz, die Neufestlegung von Eröffnungsterminen sowie den Umgang mit planabweichenden Projektentwicklungen und Projektstörungen, die Plausibilität und Reichweite des im Jahr 2012 von der FBB gemachten Kapitalmehrbedarfs von 1,2 Mrd. EUR, die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems“.¹² Der Rechnungshof stellte in seiner Prüfung u.a. erhebliche Mängel im Management und Controlling des Bereichs Planung und Bau sowie in der kaufmännischen Kompetenz fest. Zudem wurde die mehrheitliche Besetzung des Aufsichtsrats mit Mitgliedern der Landesregierung kritisiert. Als problematisch wurde insbesondere die Entsendung von Mitarbeiter des Beteiligungsreferats im Ministerium der Finanzen in die Gesellschafterversammlung beschrieben, die Aufsichtsratsmitgliedern hierarchisch untergeordnet waren. Dies „habe in dieser Konstellation darüber hinaus dazu geführt, dass die Gesellschafterversammlung ihre eigenständige Rolle nicht mehr wahrnehmen können. Gesellschaftsrechtlich vorgesehene Kontroll- und Schutzmechanismen hätten deshalb nicht ausreichend funktioniert, sodass verschiedene Fehlentwicklungen in der Flughafengesellschaft nicht erkannt oder ausreichend kritisch hinterfragt worden seien.“¹³

4) Der Abschlussbericht BER I zum Thema „Verantwortung“: „Angesichts des katastrophalen Projektverlaufs ist sich der Ausschuss bewusst, dass ein großes öffentliches Interesse an einer klaren Benennung von Verantwortlichen besteht. Seriöserweise kann jedoch in einem derart komplexen Projekt nur von einer Verflechtung geteilter Verantwortlichkeiten gesprochen werden.“¹⁴ Anschließend wird u.a. auch auf die Rolle des Aufsichtsrats eingegangen: „Zu den umstrittensten Fragen im Laufe der Ausschussuntersuchungen zählte die Frage, inwieweit der Aufsichtsrat den Verlauf des Projektes BER zu verantworten hat. Grundsätzlich war der Aufsichtsrat in alle wesentlichen unternehmerischen Entscheidungen eingebunden, da sie entweder zustimmungspflichtig waren oder ihm zur Kenntnis gegeben wurden. Diese Einbindung führte jedoch nicht dazu, dass es dem Aufsichtsrat möglich gewesen wäre, den konkreten Bauablauf direkt zu beeinflussen. Bereits aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Zuständigkeiten war der Aufsichtsrat zum einen auf zutreffende Informationen durch die Geschäftsführung angewiesen, und hätte zum anderen die nötigen unternehmerischen Entscheidungen im operativen Geschäft nicht an sich ziehen können. Im Regelfall hat der Aufsichtsrat die ihm von der Geschäftsführung vorgetragenen Informationen ausreichend plausibilisiert.“¹⁵

¹¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 406.

¹² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 429f.

¹³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 431f.

¹⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 402.

¹⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 404.

1.2 ob bei der Ursprungsplanung und der Standortentscheidung schon die Weichen für die Fehlentwicklungen der Fertigstellung des Flughafens BER gestellt wurden;

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Ein Zusammenhang zwischen den im Verlauf des Projekts eingetretenen Störungen und der Standortentscheidung ist nach Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses BER I nicht erkennbar.¹⁶ Ursächlich für die Fehlentwicklungen war u.a. ein durchgehend gestörter Planungs- und Bauverlauf, der nicht zuletzt auf permanenten Mängeln in der Ausführungsplanung der technischen Gebäudeausstattung und der Vielzahl von der Bauherrin gewünschten Planungsänderungen basierte.¹⁷

1.3 welche Folgen die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens auf Nachunternehmer hatte und welche zusätzlichen Kosten dadurch für die Beteiligten entstanden sind;

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

1.4 welche Möglichkeiten das Land Brandenburg¹⁸ als Gesellschafter der FBB GmbH hatte, um Mehrkosten beim Flughafenbau zu reduzieren;

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

1.5 in welchem Umfang der Schallschutz bei der Ursprungsplanung und sodann bei den Umplanungen berücksichtigt wurde.

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Controllingbericht Nr.1/2007 bezifferte das Schallschutzprogramm mit 139,6 Mio €. „Dem lag die Grundannahme zugrunde, dass Entschädigungen zur Sicherstellung eines Tag-schutzziels zur gewähren waren, das durch eine täglich bis zu sechsmalige Überschreitung

¹⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 399.

¹⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 401.

Vgl. auch: Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 453.

¹⁸ Den vom Abgeordnetenhaus von Berlin eingesetzten Untersuchungsausschüssen sind verfassungsrechtliche Grenzen hinsichtlich der Untersuchung des Verhaltens der anderen BER-Gesellschafter Brandenburg und Bund gesetzt. Vgl.: Gesetz über die Untersuchungsausschüsse des Abgeordnetenhauses von Berlin (UntAG), §1 (2). Vgl. auch Peters,Butz: Untersuchungsausschussrecht. Länder und Bund. 2. Aufl., München 2020, S. 56: „Die Zuständigkeit eines Untersuchungsausschusses kann nicht weiterreichen als die Zuständigkeit des einsetzungsberechtigten Parlaments, von dem der Ausschuss als „Hilfsorgan“ seine Befugnisse ableitet. Diese so genannte Korollartheorie begrenzt den Gegenstand der Untersuchung auf den Kompetenzbereich des Parlaments: Die Befugnisse des Ausschusses können nur „korollar“ – das heißt: entsprechend – zu den Befugnissen des Parlaments sein.“

der Grenze von 55 dB(A) gekennzeichnet wurde.“¹⁹ Erst 2012 berichtete die damalige Geschäftsführung dem Aufsichtsrat über Risiken der Umsetzung der Tagschallschutzregelung aus dem Planfeststellungsbeschluss, kritisierte der Landesrechnungshof Brandenburg in seinem Bericht vom Juli 2015. Zudem sei 2012 erst das Schallschutzbudget einer Überprüfung unterzogen worden.²⁰

Im Sachstandsbericht BER vom Juli 2015 beliefen sich die prognostizierten Mehrkosten auf 2,2 Mrd. €: Davon wurden 1,1 Mrd. € für Baukosten, Schallschutzprogramm und Risikovor-sorge, 1,1 Mrd. € für den Schuldendienst veranschlagt.²¹ Zur Zusammensetzung des festgestellten Bedarfs von 1,1 Mrd. € führte die Zeugin Heike Fölster im Untersuchungsausschuss BER II aus: „... die 1,1 Milliarden waren damals Mehrkosten, die am BER gebraucht wurden für den neuen Inbetriebnahmetermin. Das waren ungefähr 50 Prozent reine BER-Kosten. Die andere Hälfte waren mehr Schallschutzaufwendungen. Das war damals die Entscheidung beim Schallschutz, wo wir das Budget von rund 370 Millionen auf 750 Millionen erhöhen mussten.“²²

Vgl. ausführlich die Kapitel „Die Planung des Lärmschutzes“²³ und „Die Ausgestaltung des Lärmschutzprogramms gegen Fluglärm“²⁴ im Abschlussbericht BER I.

2. Der Untersuchungsausschuss soll klären:

2.1 ob die Standortentscheidung für Schönefeld in erheblichem Maße zu den Mehrkosten beigetragen hat;

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Abschlussbericht BER I stellt fest, dass „die im Verlaufe des Projekts eingetretenen Störungen nicht im Zusammenhang mit der Auswahl des Flughafenstandorts“ stehen.²⁵

2.2 welche Kosten durch die Entwicklung der Infrastruktur im Flughafenumfeld entstanden sind, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Entstehung des BER standen;

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

2.3 welche Kosten dem Land Brandenburg²⁶ als Gesellschafter durch die bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag²⁷ durchgeführte Mängelbeseitigung bei den verschiedenen Bauleistungen entstanden sind.

¹⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 390/391.

²⁰ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 281.

²¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 384.

²² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 281.

²³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 157ff.

²⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 160ff.

²⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 399.

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

3. Der Untersuchungsausschuss soll im Besonderen klären:

3.1 ob bei der Planung des Schallschutzes alle für die festgelegten Flugrouten infrage kommenden Tag- und Nachtschutzgebiete berücksichtigt wurden;

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Vgl. „Die Flugroutenplanung“²⁸ im Abschlussbericht BER I.

3.2 ob die Gutachter, die für den Schallschutz in den Anrainergemeinden bei den Bürgern unterwegs waren, fehlerhaft gearbeitet haben;

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: In Zusammenfassung seiner Untersuchungsergebnisse stellte der Untersuchungsausschuss BER II bei den zum Thema „Schallschutz“ befragten Zeugen Einigkeit fest, „dass die Umsetzung der zum Schutz der Anwohner erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen nicht zufriedenstellend sei.“²⁹ Nach Auffassung des Zeugen Prof. Dr. Ulrich Geske, sei dafür die von Beginn an mangelnde Planung und das zu kritisierende Verhalten der Flughafengesellschaft verantwortlich.³⁰

Der Zeuge führte zum Thema „Anspruchsermittlung der Betroffenen“ aus: „Ich habe jedes Mal, wenn ich die Anspruchsermittlung der Betroffenen durchsehe – ich habe etwa bisher 1 000 Beratungen gemacht, etliche davon aber auch mehrfach –, finde ich in jeder Kostenerstattungsvereinbarung, Anspruchsermittlung Fehler, und zwar derartige Fehler, dass sie moniert werden müssen von den Betroffenen bei der FBB. Ich bin da mit meiner Wahrnehmung nicht alleine. Das wird durch Gutachten bestätigt, die von der FBB oder von der LuBB selber in Auftrag gegeben wurden. Das letzte war die Stichpro-

²⁶ Zur Zuständigkeit von Untersuchungsausschüssen („Korollartheorie“) vgl. Fußnote zur Frage 1.4

²⁷ Die Fragestellung konnte auf Grundlage der Abschlussberichte der beiden Berliner Untersuchungsausschüsse BER I und BER II wg. unterschiedlicher Untersuchungszeiträume nicht beantwortet werden: Einsetzung Untersuchungsausschuss BER I: 27.09.2012; (Erweiterung des Untersuchungszeitraums durch zwei Ergänzungen: 1. Ergänzung des Untersuchungsauftrages: 19.06.2014, 2. Ergänzung des Untersuchungsauftrages: 14.01.2016);

Einsetzung Untersuchungsausschuss BER II: 28.06.2018 (Erweiterung des Untersuchungszeitraums durch zwei Ergänzungen: 1. Ergänzung des Untersuchungsauftrages: 23.05.2019, 2. Ergänzung des Untersuchungsauftrages: 05.11.2020);

Einsetzung Untersuchungsausschuss Brandenburger Landtag 7/2: 23.02.2022.

Vgl. Paul J. Glauben/Lars Brocker: Das Recht der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse in Bund und Ländern. Handbuch mit Kommentierung zum PUAG. 3. Aufl., Köln 2016, S. 67: „... eine Beschränkung auf die Ex-post-Kontrolle bereits abgeschlossener Vorgänge (ist) prinzipiell geradezu geboten.“

²⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 164ff.

²⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 452.

³⁰ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 452.

benkontrolle von 2020. Nur in 3 von 35 Fällen wurden keine Fehler festgestellt. Das Fraunhofer-Gutachten, das von der Schutzgemeinschaft der Umlandgemeindestellen beauftragt wurde, hat 29 Prozent Fehlerrate festgestellt. Ich habe das nachgerechnet, es sind sogar 40 Prozent Fehlerrate. [...].³¹

3.3 nach welchen Vorschriften und Anweisungen die Gutachter dabei vorgegangen sind;

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

- 1) Rechtsgrundlage der umzusetzenden Schallschutzmaßnahmen, Ansprüche und Entschädigungen Betroffener, zugrunde gelegter Schutzgebiete (unterschieden wird zwischen Tag- und Nachtschutzgebieten) ist die Planfeststellung von 2004 und die nachfolgenden Ergänzungen.³²
- 2) Nach Planfeststellungsbeschluss hat die Flughafengesellschaft als Vorhabenträgerin das Wahlrecht bei der Umsetzung des Schallschutzes. Entweder setzt die Vorhabenträgerin die Maßnahmen an den Objekten der Anspruchsberechtigten um oder die Eigentümer leisten dies in Eigenregie und bekommen die Kosten erstattet. Im Untersuchungsausschuss BER II gab der Zeuge Ralf Wagner, Leiter der Abt. Schallschutz und Umwelt bei der Flughafengesellschaft zu der Umsetzung des Schallschutzprogramms zu Protokoll: Den Anspruchsberechtigten werde eine schalltechnische Objektbeurteilung durch beauftragte schalltechnische Büros und daraus resultierend eine Anspruchsermittlung (Art, Umfang und Kosten der erforderlichen Maßnahmen) angeboten. Anschließend würden die schalltechnischen Objektbeurteilungen einer Plausibilitätsprüfung der Flughafengesellschaft unterzogen. Gemäß Entschädigungsregelung des Planfeststellungsbeschlusses werden Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen in eine nicht zweckgebundene finanzielle Entschädigung umgewandelt, wenn die Kosten der erforderlichen Maßnahmen 30% des Verkehrswertes des Grundstücks überschreiten.³³
- 3) Per Planergänzungsbeschluss von 2009 wurde der Schwellenwert für Entschädigungen im Außenbereich von 65 dB(A) auf 62 dB(A) abgesenkt und das Nachtschutzgebiet erweitert.³⁴
- 4) Der Planfeststellungsbeschluss formulierte als Tagschutzziel u.a. für Wohnräume, bei An- und Abflügen *„bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A).“*³⁵ Dieses Tagschutzziel wurde allerdings von der Flughafengesellschaft mit der Begründung – der Planfeststellungsbeschluss sei in diesem Punkt nicht eindeutig - anders interpretiert. Der Abschlussbericht BER I stellt fest, dass davon ausgegangen werden muss, *„dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bewusst von den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses abwich.“*³⁶

³¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 449.

³² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 439.

³³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 441.

³⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 161.

³⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 162.

³⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 163.

3.4 ob eine rechtzeitige Evaluierung des Schallschutzprogrammes nach der jeweiligen Umlegung der Flugrouten stattfand;

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Ausführlich zum Schallschutzprogramm die Kapitel „Die Planung des Lärmschutzes“³⁷ und zur Flugroutenproblematik „Die Flugroutenplanung“³⁸ im Abschlussbericht BER I. Ausführlich zur Umsetzung das Kapitel „Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen“³⁹ im Abschlussbericht BER II.

3.5 welcher Umstand dazu führte, dass kurz vor der Eröffnung des Flughafens BER die Flugrouten geändert wurden;

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Der Abschlussbericht BER I zunächst zur Flugroutenplanung allgemein: „Flugverfahren, umgangssprachlich Flugrouten, geben den möglichen Verlauf sämtlicher An- und Abflüge vor. Sie werden vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) auf der Grundlage von Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) durch Rechtsverordnung festgelegt.“⁴⁰ Mit Berücksichtigung eines Toleranzbereiches bilden Flugverfahren jeweils die Mitte eines Korridors ab, innerhalb dessen sich an- und abfliegende Flugzeuge bewegen dürfen. Damit wirken sie sich unmittelbar auf die Lärmverteilung aus.“⁴¹

Zur Festlegung von Flugrouten wird festgestellt: „Flugverfahren werden erst zur Inbetriebnahme eines Flughafens, u. a. nach Einbeziehung der Fluglärmkommission für den jeweiligen Flughafen, verbindlich festgelegt. Sie gelten nie für eine Mindestdauer, sondern können jederzeit geändert werden, etwa aus Sicherheits- oder Lärmschutzgründen. Dennoch werden sie bereits mit dem Planfeststellungsantrag zur Genehmigung des Flughafens vorläufig geplant. Dies dient zum einen dem Nachweis im Planfeststellungsverfahren, dass der Flughafenstandort überhaupt anbindungsfähig ist. Zum anderen sind die Flugverfahren Grundlage für die Ermittlung von Lärmschutzzonen.“⁴²

3.6 ob - und wenn ja, in welchem Maße - die kurzfristige Umplanung der Flugrouten zu erheblichen Lärmmehrbelastungen von Anwohnern der nicht in den Tag- und Nachtschutzgebieten liegenden Gemeinden führte;

³⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 160ff.

³⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 164ff.

³⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 439ff.

⁴⁰ § 32 Abs. 4 Nr. 8, Abs. 4c LuftVG, § 27a Abs. 2 S. 1 LuftVO.

⁴¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 164.

⁴² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 164.

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

3.7 ob Mehrkosten durch die Standortentscheidung im Bereich Schallschutz entstanden sind

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

3.8 inwieweit Mehrkosten hätten vermieden werden können, wenn das Fraunhofer-Gutachten von 2016 hinreichend Beachtung gefunden hätte.

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Das Fraunhofer-Gutachten wird lediglich im Abschlussbericht BER II in der Zeugenaussage von Prof. Dr. Ulrich Geske erwähnt.⁴³

III. Der Untersuchungsausschuss soll im Rahmen des Untersuchungsgegenstandes dabei insbesondere folgende Fragen untersuchen:

1) Finanzen

1. Wie viel Geld wurde wann von welchem Gesellschafter der FBB GmbH eingebracht?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Die Länder Berlin und Brandenburg sind jeweils mit 37%, der Bund mit 26% an der Flughafengesellschaft (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH) beteiligt,⁴⁴ die notwendigen Finanzmittel und Bürgschaften wurden analog zu den Beteiligungsverhältnissen aufgebracht. 2005 hatten die Anteilseigner ihre Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital der Flughafengesellschaft umgewandelt und das Eigenkapital um 430 Mio € erhöht. Davon entfielen 159 Mio € auf das Land Berlin.⁴⁵ 2008 übernahmen die Gesellschafter eine 100% Bürgschaft für Kredite in Höhe von 2,4 Mrd. €. Davon entfielen 715 Mio € auf das Land Berlin.⁴⁶ 2012 wurde von der Flughafengesellschaft ein weiterer Kapitalbedarf in Höhe von 1,2 Mrd. € angemeldet und per Eigenkapitalzufuhr der Gesellschafter erfüllt.⁴⁷ 2014 wurden

⁴³ Vgl. Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 455.

⁴⁴ Vgl. Beschluss des Landtages Brandenburg zur Einsetzung und Ausstattung eines Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER)“, Drs. 7/4948-B, A.l. „Untersuchungsgegenstand“

⁴⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 366.

⁴⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 368.

⁴⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 383.

weitere Mittel benötigt. Der Abschlussbericht BER II stellt fest, „... dass sich im Jahre 2014 aufgrund von Mehrkosten bei dem Bauprojekt, mangelnder Vorsorge für Schallschutzkosten und entgangenen Einnahmen infolge der verzögerten Inbetriebnahme des Flughafens, ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von 1,1 Milliarden ergab. Die Erhöhung des Schallschutzbudgets erfolgte, nachdem das Obergericht Berlin-Brandenburg im Jahr 2012 und 2013 die bewusste Fehlinterpretation der Flughafengesellschaft zu den Schallschutzansprüchen der Anwohnerinnen und Anwohner aus dem Planfeststellungsbeschluss korrigierte. Darüber hinaus kam ein weiterer finanzieller Mehrbedarf in Höhe von 1,1 Mrd. Euro für Erweiterungen und Schuldendienst. Der gesamte Finanzbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. Euro wurde hälftig durch Gesellschafterdarlehen und einen durch die Gesellschafter verbürgten Bankkredit gedeckt, wobei die Finanzierung vorsah, die Mittel insofern nacheinander in Anspruch zu nehmen.

Die Kapitalzufuhr durch die Gesellschafter war Gegenstand eines Notifizierungsverfahrens bei der Europäischen Union, im Rahmen dessen die EU-Kommission 2016 feststellte, dass es sich sowohl bei der 100-Prozent-Bürgschaft für die Kredite und den als Quasi-Eigenkapital angesehenen Gesellschafterdarlehen nicht um eine Beihilfe handelt, da auch ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber in gleicher Weise gehandelt hätte.

Abweichend von der ursprünglichen Finanzplanung kam es in der Folge zur Verwendung der Gesellschaftermittel auch im Rahmen des Flughafenausbaus. Die erneute Verschiebung des Inbetriebnahmeterrmins Anfang 2017 stellt die FBB erneut vor große finanzielle Herausforderungen. Die kreditgebenden Institute (EIB, Konsortialbanken) besaßen das Recht ihre Kredite zu kündigen, wodurch die FBB ihre benötigten Mittel daraus nicht ziehen konnte. Der Finanzbereich sah ein erhöhtes insolvenzrechtliches Risiko. Darüber hinaus war zunächst bis Ende 2018 offen, wie der finanzielle Mehrbedarf zur Fertigstellung des Flughafens in Höhe von 508 Mio Euro finanziert werden sollte. Da hiervon nur 108 Mio Euro aus Gesellschaftermitteln aufgebracht werden sollten, musste der größte Teil der Finanzierungslücke von 400 Mio Euro durch Einwerbungen am Kapitalmarkt gedeckt werden. Diese Art der Fremdfinanzierung wäre jedoch aufgrund der Einstufung der FBB als „Non-Investment-Grade“ und der schlechten Bauperformance nur zu sehr ungünstigen Bedingungen möglich gewesen. Erst Ende 2018 konnte die Gesamtfinanzierung geschlossen werden, da sich die Gesellschafter bereit erklärten, für die Verbindlichkeiten der FBB einzustehen und Mittel aus der verbürgten Fremdfinanzierung auch für die Fertigstellung des Flughafens freizugeben. Ein erneutes Notifizierungsverfahren hat es hierzu nicht gegeben. Im Jahr 2020 hat sich die Finanzierungslücke noch einmal auf fast 800 Mio Euro erhöht, die nun jeweils hälftig durch die Gesellschafter und Fremdkapital gedeckt werden sollte.⁴⁸

Zur Finanzierung ausführlich das Kapitel „Das Finanzierungsmodell“⁴⁹ im Abschlussbericht BER I und die Kapitel „Kosten des BER und Finanzierung der Flughafengesellschaft“⁵⁰ sowie „Finanzielle Situation am Ende des Untersuchungszeitraums“⁵¹ im Abschlussbericht BER II.

2. Wie hoch war über die Jahre, das heißt ab Gründung der FBB GmbH bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag,⁵² das Gesamtfinanzierungsvolumen

⁴⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 313f.

⁴⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 365ff.

⁵⁰ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 278ff.

⁵¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 312f.

durch das Land Brandenburg⁵³ und wie hoch waren insoweit die prozentualen Anteile der Gesellschafter der FBB GmbH an den Finanzierungsleistungen?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Zu den Finanzierungsleistungen vgl. oben stehende Antwort auf Frage 1, S. 14/15 Ausführlich zum Thema die Kapitel „*Entwicklung der Gesamtkosten*“⁵⁴ im Abschlussbericht BER I sowie „*Kosten des BER und Finanzierung der Fluggesellschaft*“⁵⁵ und „*Finanzielle Situation am Ende des Untersuchungszeitraums*“⁵⁶ im Abschlussbericht BER II.

3. Welche Finanzierungen waren dabei aus welchen Gründen zweckgebunden?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

2008 war seitens der Anteilseigner eine 100-Prozent-Bürgschaft für die Finanzierung des Bauvorhabens Flughafen Berlin-Brandenburg International übernommen worden. Das verbürgte Fremdkapital war zweckgebunden für den Ausbau und die Bedienung des Schuldendienstes.⁵⁷ Vgl. zu zweckgebundenen Finanzierungen auch die Antwort auf Frage 1, S. 14/15.

4. Gab es bei der Bezahlung der Nachunternehmer auch Abweichungen von der üblichen Zahlweise per Rechnung, per Bank? Wurden Unternehmer in bar ausbezahlt?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

5. Wurden die ausführenden Baufirmen jeweils nach Fertigstellung der Bauabschnitte bezahlt oder erst nach Beseitigung der Mängel?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: In den Abschlussberichten BER I und BER II finden sich keine Hinweise auf Regularien bei der Begleichung von Rechnungen beauftragter Baufirmen. Allerdings wird im Abschlussbericht BER II z.B. die Begutachtung und Beseitigung von Mängeln an sicherheitsrelevanten Anlagen thematisiert, die eine Begleichung von Rechnungen nach Mängelbeseitigung vermuten lassen: „*Der Zeuge Spier beschrieb in seiner Vernehmung den ... Verlauf der Prüfung: Zeigten sich bei der Prüfung der einzelnen Anlagen Mängel, würden*

⁵² Zum Untersuchungszeitraum bzw. Stichtag vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

⁵³ Zur Zuständigkeit von Untersuchungsausschüssen (Korollartheorie) vgl. Fußnote zur Frage 1.4

⁵⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 382ff.

⁵⁵ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 278ff.

⁵⁶ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 312ff.

⁵⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 457

diese in einem Prüfbericht dokumentiert und der Flughafengesellschaft als Bauherrin „zur weiteren Bearbeitung zur Verfügung gestellt“. Die Flughafengesellschaft veranlasse dann eine Mängelbeseitigung durch ihre Auftragnehmer, woraufhin eine Nachprüfung durchgeführt werde, die sich bei mangelhafter Instandsetzung auch mehrfach wiederholen könne.“⁵⁸

6. Welche Mittel wurden in welcher Höhe für welche Zwecke bereitgestellt und zu welchem Zeitpunkt?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Vgl. Antwort auf Frage 1, S. 14/15).

Zur Fragestellung ausführlich im Abschlussbericht BER I die Kapitel „*Entwicklung der Gesamtkosten*“⁵⁹ („*Das ursprünglich fixierte Gesamtbudget betrug im Oktober 2004 rund 2,4 Mrd. € und umfasste dabei Kosten für technische Planung und Bau in Höhe von 2,00 Mrd. €, für die Planfeststellung in Höhe von ca. 170 Mio € und für den Erwerb von Grundstücken in Höhe von 240 Mio €. Es stieg bis zur Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 kontinuierlich auf rund 3,4 Mrd. €.*“⁶⁰)

sowie die Kapitel „*Kosten des BER und Finanzierung der Fluggesellschaft*“⁶¹ und „*Finanzielle Situation der Flughafengesellschaft am Ende des Untersuchungszeitraums*“⁶² im Abschlussbericht BER II.

2) Managervergütung und –haftung

7. Welcher Manager hat welche Bauphase geleitet und aus welchen Gründen wurden die Manager jeweils ausgetauscht?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Ausführlich zur Fragestellung die Kapitel „*Veränderungen in der Geschäftsführung*“⁶³ im Abschlussbericht BER I und „*Personelle Veränderungen der Geschäftsführung*“⁶⁴ im Abschlussbericht BER II.

⁵⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 169.

⁵⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 382ff.

⁶⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 382.

⁶¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 278ff.

⁶² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 456ff.

⁶³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 346f.

⁶⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 316ff.

8. Sind für entstandene Schäden Managerhaftpflichtversicherungen eingespungen?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Im Aufsichtsrat war die Inanspruchnahme einer sog. „Directors and Officers Liability Insurance“ (D&O-Versicherung) für im Zusammenhang mit der gescheiterten Inbetriebnahme entstandene Schäden diskutiert worden. Diskussionsgrundlage waren die in einem Gutachten der Kanzlei Hengeler Müller festgestellten Pflichtverletzungen. Der Justitiar der Flughafengesellschaft empfahl den Versuch einer außergerichtlichen Einigung mit der Versicherung.⁶⁵ Ein Ergebnis der Verhandlungen ist im Abschlussbericht BER II nicht vermerkt. Vgl. die Kapitel „Die Rechtsverfolgung gegenüber ehemaligen Geschäftsführern“⁶⁶ im Abschlussbericht BER I und „Diskussion über die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen“⁶⁷ im Abschlussbericht BER II.

9. Welche Rolle spielte bei den Haftungsansprüchen die FBB-Tochter FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

10. Wie wirkte sich die Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen für Managerhaftung im Verlauf der letzten 30 Jahre auf die Managerhaftung während des Baus des BER aus?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

11. In welcher Höhe wurden wann für welchen Manager Vergütungen bezahlt?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

12. Welche Abfindungen wurden vereinbart und in welcher Höhe sind diese gezahlt worden?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Im Abschlussbericht BER I ist vermerkt: „Der Zeuge Amann selbst sagte aus, mit der Einführung des Sprint-Prozesses sei seine Beteiligung am operativen Geschäft faktisch beendet gewesen. Der Zeuge Dr. Mehdorn seinerseits sah in der Art und Weise, in welcher der Geschäftsführer Amann die Bestandsaufnahme betrieb, keinerlei Mehrwert. Für Versuche einer

⁶⁵ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 320.

⁶⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 394ff.

⁶⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 320.

Nutzbarmachung der Bestandsaufnahme durch deren Integration in ein Lösungs- und Baustellenkonzept, so der Zeuge Mehdorn, sei der Geschäftsführer Amann nicht zugänglich gewesen. Der Konflikt endete erst mit dem Ausscheiden des Geschäftsführers Amann. Von Oktober 2013 bis Mai 2014 war Herr Amann zunächst noch als Geschäftsführer der FEW, der Energietochter der Flughafengesellschaft, tätig. Danach erhielt er eine Abfindung. Dem Aufsichtsrat war es nicht gelungen, die beiden Geschäftsführer zu einer gedeihlichen Zusammenarbeit zu bewegen.“⁶⁸

Im Abschlussbericht BER II wird auf den Auflösungsvertrag mit Dr. Mühlenfeld verwiesen: „... stellte der Untersuchungsausschuss fest, dass das Aufsichtsratsmitglied und designierter Nachfolger Dr. Mühlenfelds, Prof. Dr. Lütke Daldrup, den Vertrag zur Aufhebung des Anstellungsvertrages mit Dr. Mühlenfeld für den Aufsichtsrat verhandelte und hierfür von den Gesellschaftern beauftragt worden war. Der Zeuge Müller begründete dies mit dem angespannten Verhältnis zwischen ihm und dem ehemaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung. Im Aufsichtsrat berichtete Müller laut Protokoll hierzu, dass es gelungen sei, einen Vertrag auszuhandeln, in dem eine Abfindungszahlung von weniger als zwei Jahresgehältern vorgesehen sei. Der Aufsichtsrat beschloss in derselben Sitzung, dass der entsprechende Auflösungsvertrag abgeschlossen werden solle. Bezüglich der Abfindung berichteten Medien über eine Summe von 800.000 Euro.“⁶⁹

13. Welche Manager erhielten nach ihrem Ausscheiden wann noch Boni und in welcher Höhe?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

3) Technik

14. Wie ist der Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausrüstung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlagen, des Flughafens Berlin Brandenburg zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag⁷⁰ - dem Tag der Einsetzung - gewesen?⁷¹

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Der Abschlussbericht BER II stellt fest: „Der Übergeordnete Sachverständige TÜV Rheinland hat die Entrauchungsanlage am 15. April 2019

⁶⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 356.

⁶⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 336f. Zu der Abfindung des Zeugen Marks vgl. Abschlussbericht BER II, S. 341

⁷⁰ Vgl. zweite Fußnote zur Frage 2.3

⁷¹ Fragestellung teilweise identisch mit A.1 des Untersuchungsauftrags BER II: „Wie ist der aktuelle Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage?“

Unterschied: Der Untersuchungszeitraum. Vgl. zweite Fußnote zur Frage 2.3

freigegeben.“⁷² Vgl. ausführlich im Abschlussbericht BER II das Kapitel „Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung im Fluggastterminal“.⁷³

15. Welche Veränderungen wurden an der TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere an der Brandschutzanlage, seit März 2014 vorgenommen, um eine Funktionsfähigkeit sicherzustellen?⁷⁴

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Zum Umbau der Entrauchungsanlage wird der Bauleiter der Firma Caverion im Abschlussbericht BER II zitiert: „Also ich sage mal: In der normalen Lüftung, so wie wir das hier haben, waren die Anpassungen gering. Da wurde vielleicht mal eine Decke geändert oder wie auch immer. Allerdings, was die Entrauchung betraf – das war gewaltig. Die Rückbauten bezogen sich in aller Regel darauf, wenn zum Beispiel die HOM [phonet.] Elektrogewerke Mängelbeseitigung oder Restleistungsbeseitigung machen mussten, dann wurden ganze Schneisen in den Bereichen freigeräumt – die Decke runter, die Lampe runter, alle Gewerke runter –, dann haben die ihre F90-Kabel an die Decke gemacht, und dann kam alles wieder rein. Das war die Masse der Rückbauten. Dafür gab es eine AVL, die nannte sich „ad hoc“, da gab es dann jeden Tag drei, vier, fünf Deckblätter, die wurden dann von uns abgearbeitet, so schnell wie es ging. Das war der eine Bereich; was aber in meinem Gewerk zusätzlich gekommen ist an Entrauchungsventilatoren und -anlagen und so, das ist gewaltig.

Die Anlage insgesamt war nicht beherrschbar, das haben Sie sicherlich in der Presse auch einmal gelesen. Dort gibt es riesengroße Betonkanäle, und alle haben gestaunt, dass die Luft nicht das macht, was man geplant hat. Dann hat man im Nachhinein in den großen Kanälen riesige Wände eingebaut mit Entrauchungsklappen, die man einzeln fahren konnte, dass man die Luft überhaupt in den Griff bekommen hat. Dazu sind in den langen – sagen wir mal: – Fluchtwegen zum Beispiel vom Ankommebereich usw. zusätzliche Ventilatoren gebaut worden, also so Schubventilatoren, die das ganze System unterstützen. Wenn Sie Ventilatoren bauen, die die Luft rausnehmen, müssen Sie auch welche bauen, dass die Luft nachgeführt wird. Und die sind dann also extra noch gekommen.

Außerdem ist noch gewesen, dass auf jeder Seite – also Nord und Süd – circa 150 sogenannte Schnorchel gebaut worden – das ist also Entrauchung von innen liegenden Räumen –, die nicht geplant waren, und die im Nachhinein eben offensichtlich sein mussten. Und dann wurde es ganz interessant, weil Sie natürlich von jedem Raum – – haben Sie einen Kanal gebaut mit Gitter usw., und dann mussten Sie durch alle Decken durch bis in den jeweiligen Fortluftschacht oder Ansaugschacht, und das war für alle dramatisch.“⁷⁵

⁷² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 79.

⁷³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 73ff.

⁷⁴ Fragestellung teilweise identisch mit A.2 (erster Satz) des Untersuchungsauftrags BER II: „Welche Veränderungen wurden an der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, zwischen März 2014 und dem Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses vorgenommen?“

Unterschied: Der Untersuchungszeitraum. Vgl. Fußnote zur Frage 2.3.

⁷⁵ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 79f.

Vgl. dazu ausführlich die Kapitel „Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung im Fluggastterminal“⁷⁶ des Abschlussberichts BER II und „Planung der technischen Gebäudeausstattung“⁷⁷ des Abschlussberichts BER I.

16. Welche Kosten wurden für die gesamte TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere für die Brandschutzanlagen, ursprünglich eingeplant und welche Kosten sind bis zum Tag der Eröffnung tatsächlich entstanden?⁷⁸

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Die Mehrkosten für die TGA waren Bestandteil der von der Flughafengesellschaft geforderten zusätzlichen Finanzmittel: „... der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld benannte im Ausschuss die zwischenzeitlich eingetretenen Verzögerungen einerseits und die entstandenen Mehrkosten beim Umbau und Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung andererseits als Ursache für die zusätzlichen Finanzmittel: „Die Hauptgründe waren die Verzögerungen, die größeren Baumaßnahmen, die notwendig waren, speziell der Umbau der Entrauchungsanlage, die Kabeltrassenanierung, aber auch die Erweiterung der Sprinkleranlagen. Es war kein Problem der grundsätzlichen Statik des Gebäudes. Es war alles in dem Sinne TGA. ...“⁷⁹

Vgl. dazu ausführlich die Kapitel „Planung der technischen Gebäudeausstattung“⁸⁰ des Abschlussberichts BER I und „Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung im Fluggastterminal“⁸¹ des Abschlussberichts BER II.

17. Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der TGA des Flughafens, insbesondere der Brandschutzanlagen?⁸²

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Zu den Planungsänderungen siehe Antwort auf Frage 72.

⁷⁶ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 73ff.

⁷⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 212.

⁷⁸ Fragestellung teilweise identisch mit A.3 des Untersuchungsauftrags BER II: „Welche Kosten wurde für die gesamte technische Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, ursprünglich geplant und von welchen Kosten wird derzeit ausgegangen?“ Unterschied: Der Untersuchungszeitraum. Vgl. zweite Fußnote zur Frage 2.3.

⁷⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 282.

⁸⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 212.

⁸¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 73ff.

⁸² Fragestellung identisch mit A.4 des Untersuchungsauftrags BER II: „Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage?“

Vgl. hierzu die Ausführungen im Kapitel „Die Umplanungen im Einzelnen“⁸³ des Abschlussberichts BER I und zu dem Thema TGA die Kapitel „Planung der technischen Gebäudeausstattung“⁸⁴ des Abschlussberichts BER I und „Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung im Fluggastterminal“⁸⁵ des Abschlussberichts BER II.

18. Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg haben sich aufgrund der TGA, insbesondere der Brandschutzanlagen, ab März 2014 ergeben?⁸⁶

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Abschlussbericht BER II stellt fest: „Der Übergeordnete Sachverständige TÜV Rheinland hat die Entrauchungsanlage am 15. April 2019 freigegeben.“⁸⁷

Vgl. ausführlich die Kapitel „Fertigstellung der technischen Gebäudeausstattung im Fluggastterminal“⁸⁸ und „Zustand der Baustelle nach der gescheiterten Inbetriebnahme“⁸⁹ im Abschlussbericht BER II.

4) Grundstücksgeschäfte

19. Welche Rolle nahmen die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB), die WestLB AG und die Bankgesellschaft Berlin bei den Grundstücksgeschäften ein, die im Zusammenhang mit der Errichtung des BER standen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses „zur Aufklärung des Grunderwerbs in Berlin und Schönefeld durch die Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) und die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS)“ aus dem Jahr 1995 ist zur Finanzierung der Baufeld Ost-Ankäufe vermerkt: „Die Kredite zur Finanzierung der Grundstücksgeschäfte wurden von der Commerzbank als Konsortialführer sowie der Deutschen Bank, der

⁸³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 191ff.

⁸⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 212.

⁸⁵ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 73ff.

⁸⁶ Fragestellung identisch mit A.5 des Untersuchungsauftrags BER II: „Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) haben sich aufgrund der technischen Gebäudeausstattung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlage, seit März 2014 ergeben?“

⁸⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 79.

⁸⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 73ff.

⁸⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 187ff.

Deutschen Industrie- und Handelsbank und der Hessischen Landesbank (HELABA) gewährt.⁹⁰

20. Welche Rolle spielte das Baufeld Ost südlich Hornbach, östlich der A113, für die Flughafenplanung?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Die in den Jahren 1991 und 1992 von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) ursprünglich für den Ausbau des Flughafens Schönefeld erworbenen Grundstücke (Baufeld Ost)⁹¹ waren, wie der Abschlussbericht BER I im Kapitel „*Baufeld Ost*“ feststellt, „*ohne entsprechende Planungsgrundlage und ohne vorherige Wirtschaftlichkeitsprüfung*“ angekauft worden und „*erwiesen sich schließlich als unnötig.*“⁹² Zum weiteren Umgang mit dem Baufeld Ost ist in einer Anlage zum Konsensbeschluss vom 28.05.1996 (Standortentscheidung Schönefeld), vermerkt: „*Das gesamte Baufeld-Ost ist in die Entwicklung des Flughafens Schönefeld so einzubeziehen, daß die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird. Hierzu wird das Land Berlin das erforderliche Bau- und Planungsrecht schaffen.*“⁹³ Verwertet wurde das Baufeld Ost unter anderem durch Grundstückstauschgeschäfte.⁹⁴

21. Welche der erworbenen Grundstücke wurden wirklich benötigt?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Abschlussbericht BER I: „*Die Grundstücksgeschäfte wurden ohne entsprechende Planungsgrundlage und ohne vorherige Wirtschaftlichkeitsprüfung getätigt und erwiesen sich schließlich als unnötig.*“⁹⁵

22. Welche Grundstücke wurden nach dem Erwerb wann weiterveräußert und aus welchen Gründen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

⁹⁰ Abschlussbericht des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin, Abghs-Drs. 12/5950, S. 30.

⁹¹ Ausführlich zu den Hintergründen der damals von der FBS erworbenen Grundstücke (Baufeld Ost): Abschlussbericht des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin, Abghs-Drs. 12/5950.

⁹² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 81.

⁹³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 82.

⁹⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 82.

⁹⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 81.

23. Zu welchen Preisen wurden die Grundstücke eingekauft und ggf. weiterverkauft und wie viel Freifläche war am für den Untersuchungsausschuss relevanten Stichtag⁹⁶ noch vorhanden?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses zum Grundstückserwerb durch die BBF und FBS des Abgeordnetenhauses von Berlin in der 12. Wahlperiode⁹⁷ teilweise beantwortet:

Grundstücksverträge Baufeld Ost

1. 11/1991, Gemarkung Bohnsdorf, 151.537m², 28.034.345,00 DM
2. 12/1991, Gemarkung Waßmannsdorf, 333m² + 24.730m², 6.266.500,00 DM
3. 12/1991, Gemarkung Waltersdorf, 21.712m² + 42.679m², 16.097.750,00 DM
4. 01/1992, Gemarkung Schönefeld, 1.824m², 328.320 DM
5. 02/1992, Gemarkung Schönefeld, 1.821m², 327.780,00 DM
6. 02/1992, Gemarkung Bohnsdorf, 105.285m², 36.849.750,00 DM
7. 02/1992, Gemarkung Bohnsdorf, 104.747m², 36.661.450,00 DM
8. 03/1992, Gemarkung Schönefeld, 973m², 200.000,00 DM
9. 03/1992, Gemarkung Bohnsdorf, 96.479m², 38.591.600,00 DM
10. 03/1992, Gemarkung Bohnsdorf, 208.422m², 83.368.000,00 DM
11. 03/1992, Gemarkung Bohnsdorf, 148.408m², 44.000.000,00 DM
12. 03/1992, Gemarkung Bohnsdorf, 123.320m², 43.162.000,00 DM
13. 03/1992, Gemarkung Schönefeld, 1.814m², 344.660,00 DM
14. 04/1992, Gemarkung Bohnsdorf, 145.079m², 30.000.000,00 DM
15. 04/1992, Gemarkung Schönefeld, 1.235m², 61.750,00 DM
16. 05/1992, Gemarkung Schönefeld, 1.793m², 322.740,00 DM⁹⁸

24. Warum wurden die Flächen ab 1991 und damit vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens angekauft und für welchen Zweck war dies jeweils?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Abschlussbericht BER I stellt im Kapitel „Baufeld Ost“ fest: „Das sogenannte Baufeld Ost umfasst Grundstücke, die die damalige FBS GmbH in den Jahren 1991 und 1992 für den ursprünglich – unabhängig vom neuen Großflughafen – beabsichtigten Ausbau des Flughafens Schönefeld kaufte. Die Grundstücksgeschäfte wurden ohne entsprechende Planungsgrundlage und ohne vorherige Wirtschaftlichkeitsprüfung getätigt und erwiesen sich schließlich als unnötig.“⁹⁹

⁹⁶ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

⁹⁷ Ausführlich zu den Hintergründen der damals von der FBS erworbenen Grundstücke (Baufeld Ost): Abschlussbericht des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin, Abghs-Drs. 12/5950.

⁹⁸ Abschlussbericht des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin, Abghs-Drs. 12/5950, S. 16.

⁹⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 81.

25. Was wurde aus der ca. 125 Hektar großen Fläche des sogenannten Baufeldes Ost und wie setzt sich der Schaden in Höhe von ca. 200 Millionen Euro zusammen, der durch die Käufe entstanden ist?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Der Abschlussbericht BER I stellt im Kapitel „Baufeld Ost“ fest: *„Die Hintergründe der Fehlinvestitionen waren Gegenstand des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode. Dieser Ausschuss ist der Frage nachgegangen, ob das Bestreben, das Baufeld Ost einer Verwertung zuzuführen und so die Verluste zu minimieren, die Standortentscheidung zugunsten Schönefeld beeinflusst haben könnte.“*¹⁰⁰ Für letzteres fand der Untersuchungsausschuss keine Hinweise. Ein Zeuge bezeichnete das Baufeld Ost als *Klotz am Bein*.¹⁰¹

26. Hat eine systematische Kampfmittelsuche und -räumung auf dem jetzigen Flughafenareal stattgefunden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

27. Falls ja, in welchem Zeitraum erfolgten diese Maßnahmen und welche Kosten sind dadurch entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

28. Welche Rolle nahmen die ILB und die LEG Brandenburg mbH. i.L. bei den Grundstückskäufen ein?¹⁰²

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses zum Grundstückserwerb durch die BBF und FBS des Abgeordnetenhauses von Berlin in der 12. Wahlperiode beantwortet:

1) Zur Rolle der ILB vermerkt der Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses von 1995: *„Ausweislich der Aussage des Zeugen Kühbacher wurde die Kreditlinie, die der LEG zu Lasten der BBF eingeräumt wurde, von der Commerzbank als Konsortialführer sowie der Deutschen Bank und der Brandenburger Investitionsbank (ILB) gewährt. Im einzelnen habe sich die Investitionsbank Brandenburg allerdings nie damit beschäftigt. Der Zeuge Kühbacher sei zwar Mitglied des Aufsichtsrats der ILB gewesen, habe aber auf die Vermittlung des Kredits keinen Einfluss genommen.“*¹⁰³

¹⁰⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 81.

¹⁰¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 82.

¹⁰² Ausführlich zu den Hintergründen der damals von der FBS erworbenen Grundstücke (Baufeld Ost): Abschlussbericht des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin, Abghs-Drs. 12/5950.

¹⁰³ Abschlussbericht des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin, Abghs-Drs. 12/5950, S. 30.

2) Zur Rolle der LEG: Von den 16 Grundstückskäufen (siehe Frage 23) wurde lediglich der erste Ankauf von den damaligen Geschäftsführern der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, Henne und Grosch, abgewickelt. Bei den nachfolgenden 15 Ankäufen trat die Landesentwicklungsgesellschaft Brandenburg mbH (LEG) als Käuferin auf.¹⁰⁴

5) Kosten und Finanzierung der regionalen Infrastruktur

29. Welche Kosten sind durch die Verlängerung der Bauphasen bei der Instandhaltung der S-Bahn und des Bahnhofes Flughafen Schönefeld entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

30. Welche Kosten sind durch die Umbauten des bestehenden Bahnnetzes und des Anschlusses an die A113 entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

31. Welche Kosten sind dem Land¹⁰⁵ durch den großflächigen Um- und Ausbau der regionalen Infrastruktur entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

6) Finanzierungskalkulation in der Planungsphase

32. Wie setzte sich die Finanzierung der unterschiedlichen Planungen in der Anfangsphase, das heißt vor Baubeginn, zusammen?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Zu den Strukturen der Finanzierung, u.a. den sog. „Brückenfinanzierungen“, dem sog. „Drei-Säulen-Modell“ und der 100%-Bürgschaft, vgl. ausführlich die Kapitel „Das Finanzierungsmodell“¹⁰⁶ und „Kosten des BER und Finanzierung der Flughafengesellschaft“¹⁰⁷ in den Abschlussberichten BER I und BER II.

33. Wie viele Planungsansätze gab es in der Anfangsphase des Flughafenbaus?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses

¹⁰⁴ Abschlussbericht des 4. Untersuchungsausschusses der 12. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin, Abghs-Drs. 12/5950, S. 26ff.

¹⁰⁵ Zur Zuständigkeit von Untersuchungsausschüssen („Korollartheorie“) vgl. Fußnote zur Frage 1.4

¹⁰⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 365ff.

¹⁰⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 278ff.

BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Im Abschlussbericht BER I werden vier Planungsansätze der Flughafenplanung unterschieden: „Der Untersuchungsauftrag des Ausschusses unterscheidet Flughafenplanung nach dem Konsensbeschluss 1996 (A.2), Grobplanungen 1998 (A.3), Gutachten im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens (A.6) und Planungen seit 2000 (A.12). Diese Unterteilung findet sich allerdings nur teilweise im Ablauf der Planungsphasen wieder, wie sie sich dem Ausschuss nach Abschluss der Untersuchung darstellen.“¹⁰⁸

Vgl. ausführlich dazu das Kapitel „Planungsverlauf und Planungsänderungen“¹⁰⁹ im Abschlussbericht BER I.

34. Aus welchen Gründen wurde dann der Zuschlag für die Planung des BER in der sodann umgesetzten Form gegeben?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Ausführlich dazu die Kapitel „Planungsverlauf und Planungsänderungen“¹¹⁰ und „Grundannahmen der Planung. Kapazität und Passagierprognosen“¹¹¹ im Abschlussbericht BER I.

35. Welche Planungen waren das konkret und welche Standorte wurden noch in die anfänglichen Planungen einbezogen?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Neben Schönefeld wurden die Standorte Sperenberg, Jüterbog-Ost, Jüterbog-West, Borkheide, Michendorf diskutiert.¹¹²

Vgl. die ausführliche Darstellung im Abschlussbericht BER I in den Kapiteln „Hintergründe der Standortentscheidung“¹¹³, „Verhandlungen auf dem Weg zum Konsensbeschluss“¹¹⁴

7) Behindertengerechte Ausstattung

36. Wie hoch waren die Planungskosten für die behindertengerechte Ausstattung des gesamten BER und wie hoch sind die tatsächlichen Kosten, die letztlich bis zum Tag der Eröffnung des Flughafens entstanden sind?

¹⁰⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 149

¹⁰⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 149ff.

¹¹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 149ff.

¹¹¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 153f.

¹¹² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 55.

¹¹³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 54ff.

¹¹⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 58ff.

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

37. Wie setzten sich die Kosten für die behindertengerechte Ausstattung des BER zusammen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

38. Welcher Anteil dieser Kosten entfiel dabei auf Umplanungen und aus welchen Gründen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

8) Schallschutz

39. Wie hoch ist die geplante Gesamtsumme für den Schallschutz ursprünglich gewesen (Planung) und was wurde tatsächlich für Schallschutzmaßnahmen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag¹¹⁵ ausgegeben?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Im Kostenbericht zum Controllingbericht Nr.1/2007 wurde das Schallschutzprogramm mit 139,6 Mio € beziffert. „Dem lag die Grundannahme zugrunde, dass Entschädigungen zur Sicherstellung eines Tagschutzziels zur gewähren waren, das durch eine täglich bis zu sechsmalige Überschreitung der Grenze von 55 dB(A) gekennzeichnet wurde.“¹¹⁶ Erst 2012 berichtete die damalige Geschäftsführung dem Aufsichtsrat über Risiken der Umsetzung der Tagschallschutzregelung aus dem Planfeststellungsbeschluss, kritisierte der Landesrechnungshof Brandenburg in seinem Bericht vom Juli 2015. Zudem sei 2012 erst das Schallschutzbudget einer Überprüfung unterzogen worden.¹¹⁷

Im Sachstandsbericht BER vom Juli 2015 werden die prognostizierten Mehrkosten mit 2,2 Mrd. € beziffert. Davon wurden 1,1 Mrd. € für Baukosten, Schallschutzprogramm und Risikovorsorge, 1,1 Mrd. € für den Schuldendienst veranschlagt.¹¹⁸ Zur Zusammensetzung des festgestellten Bedarfs von 1,1 Mrd. € führte die Zeugin Heike Fölster im Untersuchungsausschuss BER II aus: „... die 1,1 Milliarden waren damals Mehrkosten, die am BER gebraucht wurden für den neuen Inbetriebnahmetermin. Das waren ungefähr 50 Prozent reine BER-Kosten. Die andere Hälfte waren mehr Schallschutzaufwendungen. Das war damals die Ent-

¹¹⁵ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

¹¹⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 390/391.

¹¹⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 281.

¹¹⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 384.

*scheidung beim Schallschutz, wo wir das Budget von rund 370 Millionen auf 750 Millionen erhöhen mussten.*¹¹⁹

Ausführlich dazu die Kapitel „Die Planung des Lärmschutzes“¹²⁰ und „Die Ausgestaltung des Lärmschutzprogramms gegen Fluglärm“¹²¹ im Abschlussbericht BER I.

40. Wie wurde mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts und dem Gegengutachten der FBB GmbH 2016 umgegangen und warum wurde auf das Gutachten des Fraunhofer-Instituts nicht eingegangen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.
Hinweis: Vgl. Antwort auf Frage 3.8

41. Wie kam es zu der unterschiedlichen Klassifizierung der Wohngebäude in der Umgebung des Flughafengeländes?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

42. Wie wurden die jeweiligen Schallschutzgutachten miteinander verglichen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

43. Aus welchen Gründen kam das Gegengutachten zu gänzlich unterschiedlichen Ergebnissen, verglichen mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.
Hinweis: Vgl. Antwort auf Frage 3.8

44. Wurden für das Gegengutachten Messungen vorgenommen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

45. Falls ja, nach welchen Richtlinien wurden die Messungen für das Gegengutachten der FBB GmbH durchgeführt?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

¹¹⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 281.

¹²⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 157ff.

¹²¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 160ff.

46. Unter Einbeziehung wie vieler Gebäude und Haushalte wurde der Schallschutz ursprünglich geplant und wie viele Gebäude und Haushalte waren tatsächlich sodann nach Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag¹²² von Fluglärm betroffen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

47. Wurden die neu festgelegten Flugrouten in der Planung berücksichtigt und sind dadurch Mehrkosten entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.
Anmerkung: Vgl. das Kapitel „Lärmerheblichkeit von 15° Divergenz“¹²³ im Abschlussbericht BER I.

48. Wie viele Gebäude und Haushalte waren bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag¹²⁴ durch die neuen Flugrouten betroffen?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Der Abschlussbericht BER II stellt im Kapitel „Anzahl der gestellten Anträge“ fest: „Im Sinne des Lärmschutzes am Flughafen BER grundsätzlich schutzwürdig sind nach Auskunft des Zeugen Wagner aufgrund ihrer Lage rund 26.000 Wohneinheiten; 14.250 im sogenannten Tagschutzgebiet und 11.750 im sogenannten Nachtschutzgebiet.“¹²⁵

49. Welche Möglichkeiten hatten Grundstückseigentümer nach der Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag¹²⁶, durch Messungen eine tatsächlich höhere Lärmbelastung als in den Modellrechnungen festgesetzt nachzuweisen, insbesondere auch nach realisierten Schallschutzmaßnahmen und auch außerhalb der sodann festgelegten Schutzzonen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

50. Auf welcher Grundlage wurden die sogenannten Schallschutzzonen errechnet und letztlich erstellt?

¹²² Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

¹²³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 179f.

¹²⁴ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

¹²⁵ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 445.

¹²⁶ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Im Abschlussbericht BER I ist im Kapitel „Die Ausgestaltung des Lärmschutzprogramms gegen Fluglärm“¹²⁷ unter der Überschrift „Schutzgebiete“ vermerkt: „Ein Schutzanspruch Betroffener bestimmte sich zunächst aus der Belegenheit des Grundstücks im den durch den Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Schutzgebieten.

Hierbei wird unterschieden zwischen Tagschutz- und Nachtschutzgebiet.

Der Planfeststellungsbeschluss formulierte sodann Schutzziele für die jeweiligen Schutzgebiete, indem der Effekt der zu gewährleistenden Schallschutzvorrichtungen anhand zulässiger Höchstmärwerte festgelegt wurde. Ebenso sind weitere Anspruchsvoraussetzungen wie etwa Nachweisfragen geregelt.“¹²⁸

Vgl. das Kapitel „Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen, 1. Rechtsgrundlage und Umfang der Maßnahmen“¹²⁹ im Abschlussbericht BER II.

51. Wie wurden die ursprünglichen Schutzzonen geplant und wie stellten sich der Stand der Schutzzonen und deren Einhaltung bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag¹³⁰ dar?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Zur ursprünglichen Planung der Schutzgebiete vgl. Antwort zur Frage 50 und das Kapitel „Die Planung des Lärmschutzes“¹³¹ im Abschlussbericht BER I.

52. Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet?¹³²

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Vgl. die Antwort auf Frage 54 und das Kapitel „Kostenentwicklung des Schallschutzprogramms“¹³³ im Abschlussbericht BER I.

53. Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem jeweiligen Ergebnis?¹³⁴

¹²⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 160ff.

¹²⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 161.

¹²⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 439.

¹³⁰ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

¹³¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 157ff.

¹³² Fragestellung identisch mit C.8 (erster Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet?“

¹³³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 390ff.

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Vgl. Antwort auf Frage 54 und das Kapitel „Kostenentwicklung des Schallschutzprogramms“¹³⁵ im Abschlussbericht BER I.

54. Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt?¹³⁶

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Nach Zeugenaussagen war der Aufsichtsrat mit der Finanzierung gesetzlich vorgeschriebener Schallschutzanforderungen einverstanden. Die von der Flughafengesellschaft ermittelte Summe belief sich auf 139,6 Mio € (Anspruchsgrundlage war das Tagschutzziel - ein tägliches bis zu sechsmaliges Überschreiten der Grenze von 55 dB(A). Eine entsprechende Risikovorsorge im Projektbudget war nach Ansicht des Aufsichtsrats nicht notwendig. Nachdem mehrfach gerichtlich eine Überschreitung der 55 dB(A)-Grenze ausgeschlossen worden war, wurde die Vorsorgesumme in Höhe von 475 Mio € in den Wirtschaftsplan aufgenommen.¹³⁷

55. Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen?¹³⁸

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. Antwort auf Frage 54 und das Kapitel „Kostenentwicklung des Schallschutzprogramms“¹³⁹ im Abschlussbericht BER I.

56. Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?¹⁴⁰

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

¹³⁴ Fragestellung identisch mit C.8 (zweiter Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem Ergebnis?“

¹³⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 390ff.

¹³⁶ Fragestellung identisch mit C.8 (dritter Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt?“

¹³⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 390f.

¹³⁸ Fragestellung identisch mit C.8 (vierter Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen?“

¹³⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 390ff.

¹⁴⁰ Fragestellung identisch mit C.8 (fünfter Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?“

Vgl. Frage 54 und das Kapitel „Kostenentwicklung des Schallschutzprogramms“¹⁴¹ im Abschlussbericht BER I.

9) Standortentscheidung

57. Welche Rolle spielte der Transrapid als mögliche Flughafenanbindung bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

58. Welche Rolle spielten die Deutsche Lufthansa und andere Fluggesellschaften sowie die Treuhandanstalt und die Privatisierung von Interflug/Flughafen Schönefeld bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Die Deutsche Lufthansa hatte gemeinsam mit der Philipp Holzmann AG sowie der Deutschen Bank AG eine Machbarkeitsstudie für einen internationalen Flughafen am Standort Sperenberg vorgelegt und bei einem Gespräch in der Berliner Senatskanzlei auch Interesse an einer Investition am Standort Schönefeld signalisiert.¹⁴² Dabei war die Lufthansa nicht wirklich – im Hinblick auf ihr Engagement bei den Flughäfen Frankfurt, München und Düsseldorf, an der Errichtung eines weiteren Großflughafens interessiert, erinnerte sich in seiner Zeugenaussage vor dem Untersuchungsausschuss BER I der frühere Regierende Bürgermeister von Berlin, Eberhard Diepgen.¹⁴³

59. Welche Planungserwägungen waren letztlich für die Standortentscheidung maßgeblich?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

In seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss BER I berichtete der ehemalige Geschäftsführer Dr. Götz Herberg, der Standort Schönefeld habe den Vorteil gehabt, dass die Infrastruktur des bereits vorhandenen Flughafens mitgenutzt werden konnte.¹⁴⁴ In der Frage der Verkehrsanbindung wäre die Einbindung des Standorts Sperenberg in das nahe Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn leicht umzusetzen gewesen. Die Fernbahnanbindung von Schönefeld endete 7 km vom Flughafen entfernt.¹⁴⁵

¹⁴¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 390ff.

¹⁴² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 72.

¹⁴³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 60.

¹⁴⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 72.

¹⁴⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 76.

Vgl. zur Standortentscheidung im Abschlussbericht BER I ausführlich das Kapitel „B. Hintergründe der Standortentscheidung von 1996“¹⁴⁶.

10) Entwicklung des Flughafenumfelds

60. Welche Rolle spielte die Airport Region (Gemeinschaftsunternehmen der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB) und der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH) bei der Entwicklung des Flughafenumfelds?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

61. Welche Rolle spielten die verschiedenen Projektentwickler und unternehmensgesellschaftsrechtlichen Strukturen (u. a. Tochtergesellschaften der Helaba Landesbank Hessen-Thüringen) bei der Umfeld-Entwicklung?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

62. Zu welchem Zeitpunkt begann die Einbeziehung der Berliner Wasserbetriebe bei der Entwicklung des Flughafenumfelds und in welchem Zusammenhang?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

63. Auf welchen Planungen basierte/n der Ausbau/die Aufgaben des Klärwerks Waßmannsdorf (auch hier rückblickend auf DDR-Planungen)?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

64. Wie wirkte sich die generelle Grundwasserproblematik bei Bauvorhaben in Berlin und im Berlinnahen Raum und daraus resultierenden Bauverzögerungen (U-Bahn-Tunnel-Verlängerung U5, Stadtschloss, Staatsoper) auf die Planungen des BER aus?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

65. Wann wurden die gebauten Pumpwerke in Betrieb genommen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

66. Sind ausnahmslos alle Pumpwerke in Betrieb genommen worden? Falls nein, warum nicht?

¹⁴⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 54ff.

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

67. Wie wurde mit der in den Planungen festgelegten Einleitung des Regenwassers und des Grundwassers in den Zülow- und den Glasowbach umgegangen und wie war der Sachstand dazu zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

68. Sind Umweltschäden im Flughafenumfeld durch die Absenkung des Grundwasserspiegels beim Bau des BER entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Eine ähnliche Fragestellung findet sich im Untersuchungsauftrag des Untersuchungsausschusses BER I unter C.7: „Wurde bzw. wird ein Grundwassermonitoring vorgenommen? Wenn ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?“ Vermerk des Abschlussberichts BER I: „Hierzu liegt kein abschließendes Untersuchungsergebnis vor.“¹⁴⁷

69. Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht?¹⁴⁸

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Im Abschlussbericht BER I ist zur Untersuchung der geologischen Beschaffenheit angemerkt: „Zur Vorbereitung des Planfeststellungsantrags beauftragte die Flughafengesellschaft ein Gutachten des Unternehmens Arcadis Trischler & Partner; dieses wurde Bestandteil des Planfeststellungsantrags. Die Gutachter stellten zusammenfassend fest, „daß das untersuchte Areal für den Ausbau eines Flughafens geeignet und der anstehende Baugrund aus geotechnischer Sicht als gut tragfähig zu beurteilen ist.“ Der Baugrund wurde als generell tragfähig beurteilt, wobei das Material nur bedingt für den Wiedereinbau geeignet und ein teilweiser Bodenaustausch notwendig war.“¹⁴⁹

70. Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen?¹⁵⁰

¹⁴⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 420.

¹⁴⁸ Fragestellung identisch mit A.10. (erster Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht?“

¹⁴⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 155.

¹⁵⁰ Fragestellung identisch mit A.10. (zweiter Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen?“

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Abschlussbericht BER I stellt fest: „Grundlage für die Beurteilung der ökologischen, (lärm-)medizinischen und toxikologischen Parameter war im Planfeststellungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsstudie des Landschafts-, Orts- und Umweltplanungsbüros Froelich & Sporbeck vom 30. Oktober 1999. ... Die in der Studie genannten negativen Umweltauswirkungen wurden im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt: Es wurden einerseits entsprechende anlagen- und betriebsbezogene Auflagen erteilt, andererseits auch Ausgleichsmaßnahmen oder Kompensationsverpflichtungen festgesetzt.“¹⁵¹

Vgl. die Ausführungen im Kapitel „Ökologische und toxikologische Bedingungen“ des Abschlussberichts BER I.¹⁵²

71. Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?¹⁵³

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Untersuchungsauftrags BER I beinhaltete eine wortgleiche Fragestellung. Der Abschlussbericht listet im Kapitel „Ökologische und toxikologische Bedingungen“¹⁵⁴ die von einer Umweltverträglichkeitsstudie benannten Auswirkungen des Bauvorhabens sowie die jeweiligen Konfliktschwerpunkte auf.

11) Planungsphasen

72. Wie kam es zur Umplanung der ursprünglich entworfenen Planung hin zur sodann umgesetzten Art des Flughafens?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

1)Umplanung Pier Nord und Pier Süd „... kam Wünschen der Nutzer deshalb entgegen, weil vor allem Low-Cost-Carrier ein Walk-Boarding gegenüber dem Bustransport bevorzugten, so dass ein größerer Bedarf an terminalnahen Flugzeugstellplätzen entstand.“¹⁵⁵

2)Umplanung neues Retail-Konzept. „Zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Flughafens wurde der Verkaufsbereich 2007 vergrößert und als sog. Walk-through-Shop konzipiert.“¹⁵⁶

¹⁵¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 155/156.

¹⁵² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 155f.

¹⁵³ Fragestellung identisch mit A.10. (dritter Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?“

¹⁵⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 156.

¹⁵⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 191/192.

3)Umplanung Non-Schengen-Fähigkeit Mainpier (Ebenenshift). „Der vollständige Ausbau der Ebene E2 zur Abfertigung von Non-Schengen-Flügen war eine Reaktion auf aktualisierte Verkehrsplanungen verschiedener Fluggesellschaften. Diese ließ eine Erhöhung des Anteils des Umsteigeverkehrs von 5 Prozent auf 20 Prozent erwarten, wodurch der Anteil der Non-Schengen-Passagiere wachsen würde. Insgesamt wurde eine Erhöhung der Abfertigungskapazität um 1/3 notwendig.“¹⁵⁷

4)Umplanung A 380/Doppelstöckige Fluggastbrücken. im Zusammenhang mit dem Flugzeugmodell A 380. Die Generalunternehmerausschreibung für das Fluggastterminal wurde auf Wunsch des damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden um die feste Anbindung einer A 380-Brücke erweitert; eine zweite war optional anzubieten. Im Gegensatz zu den meisten anderen Planänderungen handelte es sich also nicht um eine Initiative der Geschäftsführung; diese hielt das Vorhalten einer Position für den A 380 für unnötig, ...“¹⁵⁸

5)Umplanung Pavillons/Sicherheitskontrollen. „Mit der angekündigten Einführung neuer EU-Sicherheitsbestimmungen entstand erneut der Bedarf einer Terminalerweiterung. ... Da die Sicherheitsbeschränkungen zur Mitführung von Flüssigkeiten im Handgepäck stufenweise bis 2013 aufgehoben werden sollten, war absehbar, dass neue, wesentlich größere Scanner für die Sicherheitskontrollen benötigt würden. Somit stieg der Platzbedarf für die Kontrollspuren. Um die von der Bundespolizei vorgeschlagenen Umbauten umzusetzen und zugleich den bisherigen Passagierdurchsatz beizubehalten, war eine Erweiterung der Terminalfläche insgesamt notwendig.“¹⁵⁹

Vgl. zu den Umplanungen die Ausführungen im Kapitel „Die Umplanungen im Einzelnen“¹⁶⁰ des Abschlussberichts BER I.

73. Aus welchen Gründen erfolgte diese Umplanung?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses
BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. die Antwort zur Frage 72 und die Ausführungen im Kapitel „Die Umplanungen im Einzelnen“¹⁶¹ des Abschlussberichts BER I.

74. Kam es nach der Sitzung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) am 5. Oktober 1998 zum Thema „Gesamtkoordination 39/98“ des Projekts „Flughafen Berlin

¹⁵⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 192f.

¹⁵⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 193f.

¹⁵⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 195f.

¹⁵⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 196f.

¹⁶⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 191ff.

¹⁶¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 191ff.

Brandenburg International Ausbau Schönefeld“ zu einer Überarbeitung der Grobplanung seitens der Deutschen Flugsicherung?¹⁶²

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Abschlussbericht BER I: „Entgegen der Vereinbarung vom 29. September 1998 nahm die DFS keine neue Grobplanung der Flugrouten vor. Stattdessen gab sie mit Schreiben vom 26. Oktober 1998 eine Stellungnahme an das MSWV Brandenburg ab, in der sie bestätigte: „Die dort [d.h. in der Grobplanung vom 30. März 1998, Anm. d. Verf.] dargestellte Streckengeometrie entspricht grundsätzlich den derzeitigen Planungen der DFS.“¹⁶³

Vgl. die Ausführungen in den Kapiteln „Unterlassene Neuplanung und Stellungnahme der DFS vom 26. Oktober 1998“¹⁶⁴ und „Hintergründe der Stellungnahme der DFS vom 26. Oktober 1998“¹⁶⁵ des Abschlussberichts BER I.

75. Wurden dementsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert?¹⁶⁶

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. im Abschlussbericht BER I das Kapitel „Unterlassene Neuplanung und Stellungnahme der DFS vom 26. Oktober 1998“: „... nahm die PPS GmbH auch keine Überarbeitung der lärmphysikalischen, lärmmedizinischen und toxikologischen Gutachten für den Planfeststellungsantrag vor.“¹⁶⁷

76. Wurde Einfluss auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeübt, im Sinne der PPS auf die Flugsicherung einzuwirken? Wenn ja, durch wen und in welcher Form?¹⁶⁸

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

¹⁶² Fragestellung identisch mit A.5 (dem ersten Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Kam es nach der Sitzung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) am 5. Oktober 1998 zum Thema „Gesamtkoordination 39/98“ des Projekts „Flughafen Berlin Brandenburg International Ausbau Schönefeld“ zu einer Überarbeitung der Grobplanung von der Deutschen Flugsicherung?“

¹⁶³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 169.

¹⁶⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 169f.

¹⁶⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 171f.

¹⁶⁶ Fragestellung identisch mit A.5 (zweiter Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Wurden entsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert?“

¹⁶⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 170.

¹⁶⁸ Fragestellung identisch mit A.5 (dritter und vierter Satz) des Untersuchungsauftrags BER I: „Wurde Einfluss auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeübt, im Sinne der PPS auf die Flugsicherung einzuwirken? Wenn ja, durch wen und in welcher Form?“

Vgl. Ausführungen im Kapitel „Hintergründe der Stellungnahme der DFS vom 26. Oktober 1998“¹⁶⁹ des Abschlussberichts BER I.

77. Wie sah die Planung in der Ursprungsfassung aus und wie in den einzelnen Planungsphasen?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. zu den Umplanungen/Planungsphasen die Antwort auf Frage 72 sowie die Ausführungen im Kapitel „Die Umplanungen im Einzelnen“¹⁷⁰ des Abschlussberichts BER I.

78. Welchen Einfluss hatten das Architekturbüro gmp, die Mitnahme der Baupläne durch gmp und die Verzögerung durch den Rechtsstreit mit gmp auf die Fertigstellung des Flughafens und welche Kosten sind dadurch zusätzlich entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.
Anmerkung: Zur Trennung vom Architekturbüro gmp ausführlich das Kapitel „Kündigung der Verträge mit dem Generalplaner und Objektüberwacher pg bbj“ im Abschlussbericht BER I.¹⁷¹

79. Welche Folgen des Umbaus der Einkaufspassagen sind für den Brandschutz und die Entlüftung entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.
Anmerkung: Zum Retail-Konzept (Einkaufspassagen) und baubegleitenden Planungen das Kapitel „Neues Retail-Konzept“ im Abschlussbericht BER I.¹⁷²

80. Auf welcher rechtlichen Grundlage konnte sich gmp der Baupläne bemächtigen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

81. Bei welchen Baumaßnahmen hat welche Firma Insolvenz angemeldet und welche Kosten in welcher Höhe sind dadurch der Flughafengesellschaft zusätzlich entstanden?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

¹⁶⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 171f.

¹⁷⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 191ff.

¹⁷¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 335ff.

¹⁷² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 192f.

Zur Insolvenz der Firma IGK-IGR (pg bbi) ausführlich die Kapitel „Planungsdefizite der pg bbi und Insolvenz der IGK-IGR“¹⁷³, „Verschärfung der Planungssituation durch Insolvenz der IGK-IGR“¹⁷⁴ und „Kenntnis vom Insolvenzrisiko der IGK-IGR“¹⁷⁵ des Abschlussberichts BER I.

12) Kapazitätsplanungen

82. Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?¹⁷⁶

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. ausführlich die Kapitel „Kapazität- und Erweiterungsplanung im Gesamtprojekt BER“¹⁷⁷ und u.a. zu den erwarteten Passagierkapazitäten: „Ausbauplanung bis zur Vorstellung des Masterplans“¹⁷⁸ des Abschlussberichts BER II.

83. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?¹⁷⁹

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. das Kapitel „Grundannahmen der Planung“¹⁸⁰ des Abschlussberichts BER I und die Kapitel „Ausbauplanung bis zur Vorstellung des Masterplans“¹⁸¹ und „Planungsgrundlagen und Passagierprognosen“¹⁸² des Abschlussberichts BER II.

84. Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?¹⁸³

¹⁷³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 208f.

¹⁷⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 233.

¹⁷⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 265.

¹⁷⁶ Fragestellung identisch mit C.1 des Untersuchungsauftrags BER II: „Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?“

¹⁷⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 217.

¹⁷⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 218ff.

¹⁷⁹ Fragestellung identisch mit C.1.a) des Untersuchungsauftrags BER II: „Auf welchen Prognosen für Passagiere und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?“

¹⁸⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 153ff.

¹⁸¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 218ff.

¹⁸² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 230ff.

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

„In Bezug auf den Planungsbeginn erinnerte der Zeuge Prof. Dr. Lütke Daldrup, dass es im Aufsichtsrat bereits in den Jahren 2015/16 Diskussionen zur Erstellung einer langfristigen Unternehmensplanung gegeben habe. Das im Jahre 2016 durch den Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld beauftragte Projekt einer Masterplanung habe er nach seinem Amtsantritt fortgeführt.

Allerdings habe er Planungen seines Vorgängers Dr. Mühlenfeld vorgefunden, bei denen es sich um „reine Vorüberlegungen“ gehandelt habe.“¹⁸⁴

Vgl. das Kapitel „Ausbauplanung bis zur Vorstellung des Masterplans“¹⁸⁵ und „Ausbauplanung des Geschäftsführers Dr. Mühlenfeld“ des Abschlussberichts BER II.

85. Welche Planungen, Bauvorbereitungen und Bauarbeiten für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg gab es bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?¹⁸⁶

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Unter dem Kapitel „Status der Erweiterungsmaßnahmen zum Ende des Untersuchungszeitraums“ stellt der Abschlussbericht BER II fest: „Der Untersuchungsausschuss versuchte zu ermitteln, welche Maßnahmen in Bezug auf die Planung und Durchführung der Kapazitätserweiterung bis zum Zeitpunkt des zweiten Erweiterungsbeschlusses konkret ergriffen wurden.

Der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld gab diesbezüglich an, dass sich während seiner Amtszeit bis zum März 2017 die Kapazitätserweiterung noch in der Planungsphase befunden habe. Ausführungsmaßnahmen seien dagegen noch nicht vorgenommen worden.

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Wir haben regelmäßige Planungsrunden zusammen mit der LuBB gehabt, um diesen Masterplan aufzustellen. Der Masterplan ist erst im Herbst 2016 mit dem Aufsichtsrat diskutiert worden. Demzufolge wurden im Endeffekt nur Plausibilitätsstudien und Machbarkeitsstudien, aber noch keine Umsetzungen gemacht. Das einzige Projekt, das zu dem Zeitpunkt vollständig fertiggestellt worden ist und auch noch zu meiner Zeit ver-

¹⁸³ Fragestellung identisch mit C.1.b) des Untersuchungsauftrags BER II: „Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?“

¹⁸⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 226.

¹⁸⁵ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 218ff.

¹⁸⁶ Fragestellung teilweise identisch mit C.2 des Untersuchungsauftrags BER II: „Welche Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten haben hinsichtlich notwendiger Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses stattgefunden?“ Unterschiede:

1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach „**notwendigen** Kapazitätserweiterungen“.

2) Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

geben wurde, ist der Interimsregierungsflughafen und die dazugehörige Stellfläche davor und die Anlagen, die dazugehören.“

Zwischenzeitlich ist der Bau des „T2“ abgeschlossen. In Bezug auf die weitere Ausbauplanung äußerte sich der Zeuge Hansel angesichts der Lage am Ende des Untersuchungszeitraums indes zurückhaltend:

Zeuge Christoph Hansel: „Das ist der bisherige Masterplan. Wir sind aber dabei, ihn noch mal grundhaft, auf Grund der neuen Situation, erst mal zurückzustellen, einige Maßnahmen, und noch mal grundhaft deren Notwendigkeit zu überprüfen.“

Ferner:

Zeuge Christoph Hansel: „Ich kann Ihnen – – Corona wirft uns sozusagen noch mal in eine ganz andere Dimension zurück. Wir müssen grundhaft überlegen, wie wir mit der Infrastruktur, also welchen Ausbau wir weiter betreiben wollen und wie wir uns weiter entwickeln wollen. Diese Fragen sind aber alle im Moment zurückgestellt, oder die Aussagen des Masterplans. Unter anderem hatte ich eben schon gesagt, der Ausbau eines T3 ist mindestens zwei bis vier Jahre zurückgestellt. Wir müssen diese Zeit nutzen, um zu schauen: Was heißt das für die zukünftigen Prognosen?“¹⁸⁷ Zu Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung vgl. zudem das Kapitel „Masterplan BER 2040“¹⁸⁸ des Abschlussberichts BER II.

86. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten?¹⁸⁹

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhaus von Berlin beantwortet:

Vgl. Kapitel „Masterplan BER 2040“¹⁹⁰ des Abschlussberichts BER II.

87. Welche Fluggastkapazität ist für jeweils welchen Zeitpunkt nach diesen Planungen kalkuliert worden?¹⁹¹

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhaus von Berlin beantwortet:

Vgl. ausführlich das Kapitel „Kapazität- und Erweiterungsplanung im Gesamtprojekt BER“ im Abschlussbericht BER II.¹⁹²

¹⁸⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 239/240.

¹⁸⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 223ff.

¹⁸⁹ Fragestellung teilweise identisch mit C.2.a) des Untersuchungsauftrags BER II: „Auf welchen Prognosen für Passagierzahlen und Flugbewegungen beruhten diese jeweils?“

Unterschied: Der Untersuchungsauftrag BER II fragte nach Prognosen „für Passagiere und Flugbewegungen“, auf denen „diese Planungen“ beruhten. Der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach Prognosen gefragt, auf denen „Passagier- und Flugbewegungen“ sowie „Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten“ beruhen.

¹⁹⁰ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhaus von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 223ff.

¹⁹¹ Fragestellung teilweise identisch mit (dem ersten Teil – bis zum Komma) C.2.b) des Untersuchungsauftrags BER II: „Welche Fluggastkapazität war diesen Planungen (siehe Frage 2) zufolge für jeweils welchen Zeitpunkt vorgesehen“ Marginaler Unterschied: Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach Fluggastkapazitäten, die „vorgesehen“ waren, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach der Fluggastkapazität mit der „kalkuliert“ wurde.

88. Wie wurden die Fluggastkapazitäten der einzelnen Stufen ermittelt und welche IATA-Standards (International Air Transport Association) wurden zugrunde gelegt?¹⁹³

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. ausführlich das Kapitel „Kapazität- und Erweiterungsplanung im Gesamtprojekt BER“ in dem Abschlussbericht BER II.¹⁹⁴

89. Wie hoch war der zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag¹⁹⁵ vorgesehene Finanzbedarf für Erweiterungsbaumaßnahmen am Flughafen und wie setzte sich dieser zusammen und wie sollte nach den Planungen die Finanzierung gesichert werden?¹⁹⁶

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Vgl. das Kapitel „Kosten des Ausbauprogramms“¹⁹⁷ im Abschlussbericht BER II.

90. Welche Auswirkungen auf Betriebskosten, Umsätze und Gewinne wurden insoweit im Hinblick auf beabsichtigte Erweiterungen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag kalkuliert?¹⁹⁸

¹⁹² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 217.

¹⁹³ Fragestellung teilweise identisch mit (dem zweiten Satzteil) C.2.b) des Untersuchungsauftrags BER II: „wie wurden hierfür die erforderlichen Fluggastkapazitäten ermittelt und welche IATA-Standards wurden zugrunde gelegt?“

Marginaler Unterschied: Der Untersuchungsauftrag BER II fragte nach den (für die Planungen) „**erforderlichen**“ Fluggastkapazitäten, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt lediglich nach der Ermittlung der Fluggastkapazitäten.

¹⁹⁴ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 217.

¹⁹⁵ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse in Berlin und Brandenburg vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

¹⁹⁶ Fragestellung teilweise identisch mit C.2.c) des Untersuchungsauftrages BER II: „*Wie hoch war der Finanzbedarf für die Erweiterungsmaßnahmen, die sich diesen Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten (siehe Frage 2) ergaben, wie setzt sich der Finanzbedarf zusammen und wie war der Finanzbedarf gesichert?*“
Unterschiede:

1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach dem Finanzbedarf für Erweiterungsmaßnahmen, die sich aus „**Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten**“ ergaben, der Untersuchungsauftrag des PUA 7/2 fragt nach der Zusammensetzung der Erweiterungsmaßnahmen.

2) Untersuchungsauftrag BER II: „**wie war der Finanzbedarf gesichert**“, Untersuchungsauftrag PUA 7/2: „**wie sollte der Finanzbedarf gesichert werden**“.

¹⁹⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 237/238.

¹⁹⁸ Fragestellung teilweise identisch mit C.2.d) des Untersuchungsauftrages BER II: „*Welche Prognosen im Hinblick auf Betriebskosten, Umsätze und Gewinnsituation ergaben sich aus diesen Erweiterungsplanungen (siehe Frage 2) seitens der FBB?*“

Unterschiede:

1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach: „**Prognosen**“, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach „**Auswirkungen**“ auf Betriebskosten, Umsätze und Gewinne

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Vgl. das Kapitel „*Ausbauplanung bis zur Vorstellung des Masterplans*“ im Abschlussbericht BER II.¹⁹⁹

91. Welche Gespräche mit Vertretern von Fluggesellschaften wurden im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung wann, von wem und mit welchem Ergebnis geführt?²⁰⁰

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. das Kapitel „*Beteiligung der Fluggesellschaft an den Planungen*“ im Abschlussbericht BER II: „*Laut dem ehemaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Mühlenfeld kam es im Rahmen der Erweiterungsplanung zu einem regelmäßigen Austausch mit den Betreibern von Fluglinien. Dabei sei ansatzweise auch bereits eine Verteilung der Fluglinien auf die Terminals im Rahmen des „Double Roof“-Konzepts diskutiert worden.*

Zeuge Dr. Karsten Mühlenfeld: „Es gab immer regelmäßige Runden mit den großen Airlines, die wir dort hatten, sprich: die Lufthansa-Gruppe, Easyjet und Ryanair, und es gab auch zu meiner Zeit schon erste Diskussionen über die Allokation, wie man dann die Fluglinien auf den BER plus Schönefeld aufteilen könnte oder sollte. Die waren in den Anfangsschuhen und wurden dann erst mal wieder gestoppt.“²⁰¹

92. Welche Auswirkungen hatte die Insolvenz von Air Berlin auf den Erweiterungsbedarf und die mit einer Erweiterung im Zusammenhang stehenden Planungen?²⁰²

2) Im Untersuchungsauftrag BER II wurde nach der „**Gewinnsituation**“ gefragt, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach „**Gewinne**“.

3) Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse in Berlin und Brandenburg vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

4) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach „**Erweiterungsplanungen**“, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach „**beabsichtigte Erweiterungen**“.

5) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach den Prognosen „**seitens der FBB**“, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt, welche Auswirkungen „**wurden kalkuliert**“.

¹⁹⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 218ff.

²⁰⁰ (Verkürzte) Fragestellung teilweise identisch mit C.2.e) des Untersuchungsauftrages BER II: „*Welche Gespräche mit den Betreibern von Fluglinien, dem Bundesverkehrsministerium und anderen Akteuren wurden in Zusammenhang mit der Erweiterung des BER und der potenziellen Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) wann, von wem und mit welchen Ergebnissen geführt?*“

Unterschiede: 1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach Gesprächen mit „**Betreibern von Fluglinien, dem Bundesverkehrsministerium und anderen Akteuren**“, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach Gesprächen mit „**Vertretern von Fluggesellschaften**“.

2) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach Gesprächen auch über die potentielle „**Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel**“; das Thema fehlt im Untersuchungsauftrag PUA 7/2.

²⁰¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 223.

²⁰² Fragestellung teilweise identisch mit C.2.f) des Untersuchungsauftrages BER II: „*Welchen Einfluss hatte die Insolvenz der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG i.l. (airberlin) auf den Erweiterungsbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), wie er den Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten (siehe Frage 2) zugrunde lag?*“

Unterschiede:

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Nach der Insolvenz von Air Berlin sei die entstandene Lücke von Easyjet geschlossen worden, erklärte der Vorsitzende der Geschäftsführung der Fluggesellschaft, Prof. Dr. Lütke Daldrup, im Abgeordnetenhaus von Berlin im Unterausschuss für Beteiligungsmanagement und –controlling. *„In der Folge sei der Low-Cost-Anteil auf etwa 50 Prozent gestiegen. Auch den Verlust eines Luftverkehrs-drehkreuzes in Berlin durch die Insolvenz sah er nicht, da sich in Zukunft Berlin auch ohne „Hub-Carrier“ zu einem virtuellen Hub entwickeln werde.“*²⁰³

93. Inwieweit ergaben sich aus den Kapazitätserweiterungen zusätzliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und welche Kosten sind daraus dem Land Brandenburg²⁰⁴ entstanden?²⁰⁵

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Vgl. ausführlich die Kapitel *„Planungsgrundlagen und Passagierprognosen“*²⁰⁶ (und nachfolgende Kapitel) sowie *„Kosten des Ausbauprogramms“*²⁰⁷ im Abschlussberichts BER II. Die Frage nach den dem Land Brandenburg (und dem Land Berlin) entstandenen Kosten wurde nicht beantwortet.

13) Baumängel

a. Brandschutz

94. Welche gravierenden Mängel sind während der einzelnen Bauphasen im Hinblick auf den Brandschutz entstanden?

1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach *„Einfluss“* der Air Berlin-Insolvenz, Untersuchungsauftrag des PUA 7/2: *„Auswirkungen“* der Insolvenz.

2) (Maginaler Unterschied) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach *„Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG i.l. (airberlin)“*, der Untersuchungsauftrag des PUA 7/2 fragt nach *„Air Berlin“*

3) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach Einfluss des Erweiterungsbedarfs aufgrund der *„Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten“*, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach Auswirkungen auf den Erweiterungsbedarf *„und die mit einer Erweiterung im Zusammenhang stehenden Planung“*.

²⁰³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 311.

²⁰⁴ Zur Zuständigkeit von Untersuchungsausschüssen („Korollartheorie“) vgl. Fußnote zur Frage 1.4

²⁰⁵ Fragestellung teilweise identisch mit C.2.g) des Untersuchungsauftrages BER II: *„Mit welchen zusätzlichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur war aufgrund der geplanten Kapazitätserweiterungen sowie der bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses vorliegenden Fluggastprognosen zu rechnen und von welchen dem Land Berlin entstehenden Kosten ging Senat bis zu diesem Zeitpunkt aus?“*

Unterschiede:

1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach *„dem Land Berlin“* entstehende Kosten; der Untersuchungsauftrag des PUA 7/2 fragt nach *„dem Land Brandenburg“* entstandene Kosten.

2) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach *„geplante(n)“* Kapazitätserweiterungen, der Untersuchungsauftrag des PUA 7/2 fragt lediglich nach Kapazitätserweiterungen.

²⁰⁶ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 230.

²⁰⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 237ff.

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. ausführlich das Kapitel „Die Planung der technischen Gebäudeausstattung“ sowie nachfolgende Kapitel des Abschlussberichts BER I.²⁰⁸

95. Wann wurden diese Mängel beseitigt?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Zu aufgetretenen Problemen der geschossübergreifenden Entrauchung stellt der Abschlussbericht BER I fest: *„Letztendlich wurde die Entrauchungsleistung dadurch hergestellt, dass das Konzept der geschossübergreifenden Entrauchung 2013 aufgegeben wurde und die Entrauchung nunmehr geschossweise getrennt stattfindet. Dies wurde möglich, indem eine Zulassung im Einzelfall für den Einsatz von Frequenzumformern beantragt und im Oktober 2013 erteilt wurde.“*²⁰⁹ Vgl. auch a.a.O. das Kapitel „Begründung und Notwendigkeit einer Neukonzeption“²¹⁰.

96. Wer trug welche Kosten für die Beseitigung der Mängel?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

97. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich Brandschutz zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag²¹¹?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

98. Welche Kosten sind insoweit insgesamt für die Mängelbeseitigung im Bereich Brandschutz entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

b. interne Infrastruktur

²⁰⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 208ff.

Zur sog. „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ vgl. Abschlussbericht BER I, S. 217f.

²⁰⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 223.

²¹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 220.

²¹¹ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse in Berlin und Brandenburg vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

99. Mussten Förderbänder, Rolltreppen und Fahrstühle schon vor der Inbetriebnahme regelmäßig in Bewegung gesetzt werden, um zu gewährleisten, dass diese funktionstüchtig bleiben?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Abschlussbericht BER II zitiert die Zeugenaussage des früheren Geschäftsführers der Flughafengesellschaft, Hartmut Mehdorn: „... Auch ein Flughafen, der nicht in Betrieb ist, braucht Wartung. Diese Fahrstühle, die müssen ständig gewartet werden, die Rolltreppen. Alles, was sich bewegt, muss ständig einer Wartung unterliegen. Da ist eine Wartungsmannschaft unterwegs, und das kostet Geld.“²¹²

100. Welche Kosten sind dafür in welcher Bauphase entstanden und wie hoch sind die Gesamtkosten für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit von Förderbändern, Rolltreppen und Fahrstühlen gewesen?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Im Abschlussbericht BER II wird die Zeugin Heike Fölster zitiert, die in ihrer Befragung 2019 die anfallenden Kosten monatlich auf etwa 10 Mio € bezifferte.²¹³

c. Gebäude sowie Start- und Landebahnen

101. Welche Mängel an Gebäuden sowie an den Start- und Landebahnen konnten vor der Inbetriebnahme des Flughafens festgestellt werden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

102. Welche Kosten sind für die Beseitigung dieser Mängel entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

103. Wer hat welche Kosten im Einzelnen getragen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

d. Kosten der Mängelbeseitigung und Kostenträger

104. Welche Mängel sind im Einzelnen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Zeitpunkt²¹⁴ wann festgestellt worden?

²¹² Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 297/298.

²¹³ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 298.

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

105. Welche Kosten sind für die Feststellung von Mängeln entstanden und wer hat diese Kosten getragen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

e. Haftung für die Mängelbeseitigung

106. Welche Baumängel sind bei der Errichtung des Flughafens aufgetreten, welche nicht durch die ausführenden Unternehmen beseitigt werden konnten?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

107. Wer hat die Kosten für die durch Dritte durchgeführte Mängelbeseitigung in welcher Höhe für welche Baumängel getragen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

108. In welchen Bauteilbereichen konnten Planungsfehler ausgemacht werden, für die die Planer haftungsrechtlich einzustehen hatten?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. ausführlich die Kapitel „Planungsdefizite der pg bbi und Insolvenz der IGK-IGR“²¹⁵, „Die Kündigung der Verträge mit dem Generalplaner und Objektüberwacher pg bbi“²¹⁶ und „Die Rechtsverfolgung gegenüber der pg bbi“ im Abschlussbericht BER I.²¹⁷

109. Wurden die Haftungsansprüche gegen die Schuldner auch durchgesetzt?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. ausführlich das Kapitel „Die Verfolgung von Regreßforderungen gegenüber Projektbeteiligten und Gesellschaftsorganen“²¹⁸ im Abschlussbericht BER I.

²¹⁴ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse in Berlin und Brandenburg vgl. Fußnote zur Frage 2.3

²¹⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 208ff.

²¹⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 335ff.

²¹⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 393ff.

110. Welche Kosten sind aufgrund der Durchsetzung von Haftungsansprüchen, insbesondere wegen Schlechtleistung, entstanden und welche Kosten davon musste letztlich die Flughafengesellschaft selbst tragen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Zum Umgang mit Schlechtleistungen vgl. die Kapitel „Die Verfolgung von Regreßforderungen gegenüber Projektbeteiligten und Gesellschaftsorganen“²¹⁹ und „Schlechtleistungen der Generalplanung Fluggastterminal“²²⁰ im Abschlussbericht BER I sowie „Sanktionierung von „Schlechtleistern““²²¹ im Abschlussbericht BER II.

111. In welcher Höhe standen dem Bauherrn zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag²²² Gewährleistungsbürgschaften mit welcher Geltungsdauer zur Verfügung?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

112. In welcher Höhe wurden bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag²²³ Gewährleistungsansprüche und Gewährleistungsbürgschaften in Anspruch genommen?²²⁴

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: In Bezug auf Gewährleistungsansprüche von mit der Ausführung der TGA befassten Firmen vermerkt der Abschlussbericht BER I: „*Aussagen zum Erfüllungsstand einzelner Verträge können nicht getroffen werden.*“²²⁵

f. Mängel bei der behindertengerechten Ausstattung des BER

²¹⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 393ff.

²¹⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 393ff.

²²⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 309f.

²²¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 166.

²²² Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

²²³ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

²²⁴ Fragestellung ähnlich (allerdings bezogen auf mit der TGA befassten Firmen) mit F.7 (die ersten beiden Sätze) des Untersuchungsauftrages BER I: *Wie haben die mit der Ausführung der TGA befassten Firmen ihre Verträge (einschließlich Anordnungen und Nachträgen) erfüllt? Inwieweit wurden Gewährleistungsansprüche geprüft und geltend gemacht?*“

²²⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 429.

113. Welche Mängel sind bei der behindertengerechten Ausstattung und der behindertengerechten Bauausführung des Flughafens entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

114. In welchen Bauabschnitten sind in Bezug auf die behindertengerechte Ausstattung des BER Mängel entstanden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

115. Wer hat die Kosten der Mängelbeseitigung für die bei der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung entstandenen Mängel getragen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

116. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag²²⁶?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

g. Mängel bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung des BER

117. Welche Mängel sind wann bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung festgestellt worden?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. im Abschlussbericht BER I das Kapitel „*Informationspolitik*“: „*Die Bauüberwachung wies in ihren Monatsberichten regelmäßig auf kritische Bereiche hin. So war im Monatsbericht Dezember 2011 die Termineinhaltung in der Vergabeeinheit 5.0 (Technische Gebäudeausstattung: Heizung, Kühlung, Lüftung, Sanitär) mit einem roten Pfeil und der Anmerkung versehen: „Inbetriebnahme und Gesamtablauf kritisch, besonders für sicherheitstechnische Anlagen gemäß Anlage 2 A aus 6. EGV.“*“²²⁷

14) Eröffnung des BER

118. Welche dieser Mängel wurden noch vor der Eröffnung des BER beseitigt und welche Kosten sind dafür entstanden?

²²⁶ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

²²⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 314f.

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

119. Wie hoch war die Zahl der noch bestehenden Mängel im Bereich Strom-, Wasser- und Gasversorgung zum Zeitpunkt des für den Unterausschuss maßgebenden Stichtags²²⁸?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

120. Welche Kosten sind der FBB GmbH durch die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens entstanden und welchen Anteil dieser Kosten trug das Land Brandenburg²²⁹?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

- Durch die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins entstanden der Flughafengesellschaft (Mehr-)Kosten u.a. durch den nicht geplanten Fortbetrieb (Bautätigkeit, Wartungsarbeiten²³⁰ etc.) der Baustelle. Zugleich entgingen der FBB infolge der Nichteröffnung/ Nichtinbetriebnahme im Businessplan eingerechnete Einnahmen. Vgl. dazu das Kapitel „Kosten der verzögerten Inbetriebnahme“ im Abschlussbericht BER II.²³¹
- Die Länder Berlin und Brandenburg sind jeweils mit 37%, der Bund mit 26% an der Flughafengesellschaft (Flughafen Berlin Brandenburg GmbH) beteiligt. Gemäß ihrer Beteiligung werden auf die Gesellschafter die Kosten anteilig zugerechnet.

121. In welcher Höhe wurden Zahlungen an Unternehmen geleistet, die durch den verschobenen Eröffnungstermin ihre Geschäfte im Flughafen nicht planmäßig eröffnen konnten?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

122. Wie viele Unternehmen haben ihre Verträge für die Nutzung von Gewerberäumen auf dem Flughafengelände aufgrund der Verschiebung des Eröffnungstermins noch vor der Eröffnung des Flughafens gekündigt?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

²²⁸ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

²²⁹ Zur Zuständigkeit von Untersuchungsausschüssen („Korollartheorie“) vgl. Fußnote zur Frage 1.4

²³⁰ Die Höhe der Kosten für Wartungsarbeiten schätzte die Zeugin Fölster auf etwa 10 Mio €. Vgl. Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 298.

²³¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 297f.

123. Wie viele Klagen gegen die FBB GmbH gab es von Unternehmen, die ihre Geschäfte nicht planmäßig eröffnen konnten?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

124. Wie viele Arbeitnehmer von den Vertragspartnern der FBB GmbH wurden infolge der Verschiebung des Eröffnungstermins arbeitslos?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

125. Wie viele Vertragspartner der FBB GmbH mussten durch die Verschiebung des Eröffnungstermins Insolvenz beantragen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

126. Was ist aus den von den sodann insolventen Vertragspartnern bereits eingebauten Geschäftseinrichtungen geworden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

127. Gab es für den Verbleib bereits verbauter Geschäftseinrichtungen Ausgleichszahlungen und wenn ja, in welcher Höhe im Einzelfall?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

128. Sind Fluggesellschaften durch die Verschiebung des Eröffnungstermins als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen? Wenn ja, welche waren dies und wann sind diese als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

129. In welcher Höhe wurden Vertragsstrafen wegen der Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens gegenüber der FBB GmbH geltend gemacht und letztlich erfolgreich eingeklagt?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Im Kapitel „Schadensersatzansprüche Dritter“ des Abschlussberichts BER I ist vermerkt: „Über bestehende und mögliche Schadensersatzansprüche Dritter konnte der Ausschuss keine abschließende Klärung herbeiführen. Als wesentliche Vorgänge innerhalb des Untersuchungszeitraum sind zu nennen die Schadensersatzklage der Fluggesellschaft Air Berlin, die mit einem

*Vergleich endete, sowie eine Vergleichsvereinbarung mit dem Projektentwicklungsunternehmen Fay. Auch die Deutsche Bahn AG hat Regressansprüche angemeldet.*²³²

130. Waren unter den Anspruchstellern bzw. Klägern auch Zulieferunternehmen, die die FBB GmbH im Rahmen einer Drittschadensliquidation in Haftung genommen haben, weil der Eröffnungstermin verschoben wurde?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

15) Flugrouten des BER bei Start und Landungen

131. Welche Flugrouten wurden bei der ersten Planung des BER zugrunde gelegt?

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Abschlussbericht BER I vermerkt im Kapitel „Inhalt der Grobplanung“: „Die DFS²³³ legte zur dritten Sitzung der Arbeitsgruppe „Flugverfahren“ am 30. März 1998 eine Grobplanung der Flugverfahren vor. Diese diente der PPS GmbH²³⁴ als Grundlage zur Ermittlung von Lärmkonturen mittels eines sogenannten Datenerfassungssystems (DES). Die Lärmermittlungen wurden wiederum Teil des Planfeststellungsantrages. Sowohl An- als auch Abflugverfahren waren in der Grobplanung als parallel geradeaus verlaufende Strecken abgebildet. Die Abflugverfahren bogen nach Zurücklegen einer geradeaus verlaufenden Strecke je nach Zielort ab, ohne Berliner Stadtgebiet zu überfliegen.“²³⁵

132. Welchen Einfluss hatte das Land Brandenburg²³⁶ auf die jetzt festgelegten Flugrouten?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

133. Wie ist die Entwicklung der Flugrouten in den einzelnen Planungsphasen gewesen?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Vgl. die ausführliche Darstellung im Kapitel „Die Flugroutenplanung“ im Abschlussbericht BER I.²³⁷

²³² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 392.

²³³ Deutsche Flugsicherung GmbH

²³⁴ Projektplanungs-Gesellschaft mbH Schönefeld

²³⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 167f.

²³⁶ Zur Zuständigkeit von Untersuchungsausschüssen („Korollartheorie“) vgl. Fußnote zur Frage 1.4

²³⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 164ff.

134. Aus welchen Gründen und nach welchen Maßgaben wurden die von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow eingeklagten Flugrouten geändert?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

135. Warum wurde kein generelles Nachtflugverbot erlassen und trotz des Urteils 76 Flüge in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr zugelassen?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Im Abschlussbericht BER I wird zum Thema „Nachtflugverbot“ im Kapitel „Der Planergänzungsbeschluss 2009“ festgestellt: *„Auf Klagen betroffener Gemeinden entschied das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 16. März 2006, dass die nächtlichen Betriebsbeschränkungen des Planfeststellungsbeschlusses dem Abwägungsgebot nach LuftVG nicht gerecht werden ... In Umsetzung des Gerichtsurteils erging am 20. Oktober 2009 ein Planergänzungsbeschluss; dieser sah nunmehr ein generelles Nachtflugverbot in der Zeit von 0 Uhr bis 5 Uhr, sowie eine Kontingentregelung in den Randzeiten (23 Uhr bis 24 Uhr und 5 Uhr bis 6 Uhr).“*²³⁸

136. Auf welchen rechtlichen Grundlagen basierte diese Entscheidung?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 16.03.2006. In den sogenannten Randzeiten (22.00 – 0.00 Uhr und 05.00 – 06.00 Uhr) sind „unabweisbare“ Flüge erlaubt.²³⁹

137. Warum wurden die festgelegten Flugrouten bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag²⁴⁰ nicht eingehalten?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: Zur Festlegung von Flugrouten stellt der Abschlussbericht BER I fest: *„Flugverfahren werden erst zur Inbetriebnahme eines Flughafens, u. a. nach Einbeziehung der Fluglärmkommission für den jeweiligen Flughafen, verbindlich festgelegt. Sie gelten nie für eine Mindestdauer, sondern können jederzeit geändert werden, etwa aus Sicherheits- oder Lärmschutzgründen. Dennoch werden sie bereits mit dem Planfeststellungsantrag zur Genehmigung des Flughafens vorläufig geplant. Dies dient zum einen dem Nachweis im Planfeststellungsverfahren, dass der Flughafenstandort überhaupt anbin-*

²³⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 160.

²³⁹ BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – 4 A 1001/04

²⁴⁰ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

*dungsfähig ist. Zum anderen sind die Flugverfahren Grundlage für die Ermittlung von Lärmschutzzonen.*²⁴¹

138. Aufgrund welcher rechtlichen Vorschriften ist eine Abweichung von den festgelegten Flugrouten möglich gewesen?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

139. Welche Entscheidungsfreiheit bezüglich der Nichteinhaltung der Flugroute hat der jeweilige Pilot bei Start und Landung auf dem BER zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags²⁴² gehabt?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

140. Mit welchen Flugrouten wurde bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag²⁴³ geplant, soweit eine Erweiterung des BER als Regierungsflughafen und eine dritte Start- und Landebahn vorgesehen waren?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

16) Gerichtsentscheidungen zum BER

141. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Flugrouten des BER?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

142. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich der Flugrouten umgesetzt?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

143. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich des Schallschutzes am BER?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

²⁴¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 164.

²⁴² Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

²⁴³ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

144. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich des Schallschutzes umgesetzt?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Vgl. die Auseinandersetzung um die Überschreitung der 55 dB(A)-Grenze ausführlich im Kapitel „Die Ausgestaltung des Lärmschutzprogramms gegen Fluglärm“ im Abschlussbericht BER I.²⁴⁴

145. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Grundstücksgeschäfte, die im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens getätigt wurden?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

17) Aufsichtspflicht als Gesellschafter

146. Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert?²⁴⁵

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

In seinem Gutachten vom 10.07.2015 hatte der Brandenburgische Rechnungshof dem Land Brandenburg empfohlen „*auch auf externe Persönlichkeiten mit breitem Erfahrungswissen und fundierten Kenntnissen in Bezug auf Großbauvorhaben, Finanzmanagement, Unternehmensorganisation und Aufsichtsratsstätigkeit*“ *hohe zeitliche Verfügbarkeit und fachliche Expertise*“ zurückzugreifen, obwohl der Wille zur Entsendung von politischen Entscheidungsträgern nachvollziehbar sei. Das Land Berlin hatte vorzugsweise politische Entscheidungsträger in den Aufsichtsrat entsandt.²⁴⁶

147. Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?²⁴⁷

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

²⁴⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 160ff.

²⁴⁵ Fragestellung identisch mit B.1 (erster Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: „*Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert?*“ Zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats siehe Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 52f.

²⁴⁶ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 347.

²⁴⁷ Fragestellung identisch mit B.1 (zweiter Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: „*Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?*“

Vgl. das Kapitel „Besetzung des Aufsichtsrats mit Vertretern aus der Politik?“ im Abschlussbericht BER II. In der Berliner Regierungskoalition der 18. Wahlperiode war die sogen. „Expertenlösung“ und die sogen. „Senatorenlösung“ kontrovers diskutiert worden.²⁴⁸ Letztere wurde umgesetzt,²⁴⁹ – aber nicht ausschließlich.²⁵⁰

148. Ergaben sich aus der Doppelrolle des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte, Interessenkonflikte und wie wurde mit diesen umgegangen?²⁵¹

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

In der Zusammenfassung seiner Untersuchungsergebnisse stellte der Abschlussbericht BER I fest, eine solche Doppelrolle habe nicht bestanden.²⁵²

149. Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?²⁵³

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

In der Zusammenfassung seiner Untersuchungsergebnisse stellte der Abschlussbericht BER I fest, eine solche Doppelrolle habe nicht bestanden.²⁵⁴

150. Ergaben sich aus der Doppelrolle des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte und zugleich als Ministerpräsident für die Genehmigungsbehörde Brandenburgs zuständig war, Interessenkonflikte?²⁵⁵

²⁴⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 347f.

²⁴⁹ Siehe auch Antwort auf Frage 146.

²⁵⁰ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 64: Prof. Dr.-Ing. Norbert Preuß, CBRE PREUSS VALTEQ GmbH Berlin (Vertreter Berlins im Aufsichtsrat seit März 2017)

²⁵¹ Fragestellung identisch mit B.8 (erster Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: „Ergaben sich aus der Doppelrolle des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte, Interessenkonflikte und wie wurde mit diesen umgegangen?“

²⁵² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 417.

²⁵³ Fragestellung identisch mit B.8 (zweiter Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: „Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?“

²⁵⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 417.

²⁵⁵ Fragestellung identisch mit B.9 des Untersuchungsauftrages BER I: „Ergaben sich aus der Doppelrolle des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte und zugleich als Ministerpräsident für die Genehmigungsbehörde Brandenburg zuständig war, Interessenkonflikte?“

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

Anmerkung: In der Zusammenfassung seiner Untersuchungsergebnisse stellt der Abschlussbericht BER I fest, dass hierzu kein abschließendes Untersuchungsergebnis vorliegt.²⁵⁶

151. Wann hat sich das Land Brandenburg²⁵⁷ mit den anderen beiden Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht?²⁵⁸

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Oberstes Organ der Flughafengesellschaft ist die Gesellschafterversammlung, die u.a. gegenüber der Geschäftsführung weisungsberechtigt ist. Konkret finden sich im Abschlussbericht BER I u.a. Hinweise auf den Austausch der Anteilseigner im Vorfeld des Konsensbeschlusses²⁵⁹, deren Beschluss von 1997 zum „Konzept zur Privatisierung der BBF und Privatfinanzierung des BBF“ und dem Scheitern der Privatisierung,²⁶⁰ vor der Auflösung der Verträge mit der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg²⁶¹ und vor der Abberufung des damaligen Geschäftsführers Betrieb/BBF, Dr. Körtgen, Anfang Juni 2012.²⁶² 2008 wurde seitens der Anteilseigner eine 100-Prozent-Bürgschaft für die Finanzierung des Bauvorhabens Flughafen Berlin-Brandenburg International übernommen und in der Folge das sog. Bürgencontrolling (ausgeübt von der Unternehmensberatung PwC) eingereicht.²⁶³

152. Ist dieser Austausch protokolliert worden?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Die Sitzungen der Gesellschafterversammlung wurden protokolliert.²⁶⁴

Zum Beispiel findet sich im Abschlussbericht BER I der Hinweis auf eine teilweise protokollierte, interne Besprechung der Anteilseigner. Thema war Unzufriedenheit über die im Nachhinein als zu optimistisch empfundene Einschätzung des Fertigstellungsgrades des

²⁵⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 417.

²⁵⁷ Zur Zuständigkeit von Untersuchungsausschüssen („Korollartheorie“) vgl. Fußnote zur Frage 1.4

²⁵⁸ Fragestellung teilweise identisch mit B.10 (erster Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: „*Hat sich der Senat von Berlin mit den anderen beiden Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht?*“ Unterschied: Der Untersuchungsauftrag BER I fragt nach der Rolle des Senats von Berlin, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach der Rolle des Landes Brandenburg.

²⁵⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 54ff.

²⁶⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 89ff.

²⁶¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 340.

²⁶² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 346.

²⁶³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 283ff. und S. 369ff.

²⁶⁴ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 49f.

BER. Sowie die mangelhafte Informationspolitik der Geschäftsführung und insbesondere des Geschäftsführers Betrieb/BBI, Dr. Körtgen, der in den vorangegangenen AR-Sitzungen die geplante Inbetriebnahme im Mai 2012 als gesichert bestätigt hatte.²⁶⁵

153. Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner und falls ja, in welcher Form?²⁶⁶

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Abschlussbericht BER I stellt fest: „Die gemeinsame Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg berücksichtigte den mit dem Konsensbeschluss beschlossenen Flughafenbau in Schönefeld 1998 im gemeinsamen Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (LEPro). Dieses wurde in Form von Rechtsverordnungen der Landesregierungen als „Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin“ (LEPeV) umgesetzt. Am 17. Dezember 1999 stellte die Flughafengesellschaft den Antrag auf Planfeststellung des Ausbaus des Flughafens Schönefeld.“²⁶⁷

Der Abschlussbericht BER I zur Interessenwahrnehmung der Anteilseigner als Bürgen: „Die Interessenwahrnehmung der drei Gesellschafter der Flughafengesellschaft in ihrer Eigenschaft als Bürgen der Kreditfinanzierung fand in einem interministeriellen Ausschuss (IMA) statt. Teilnehmer waren Vertreter der Finanzministerien der drei Gesellschafter, des Bundesverkehrsministeriums sowie des Bürgenmandatars PwC.“²⁶⁸

Vgl. im Abschlussbericht BER I die Kapitel „Verhandlungen auf dem Weg zum Konsensbeschluss“²⁶⁹ und „Bürgenausschuss am 21. März 2012“²⁷⁰.

154. Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?²⁷¹

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

²⁶⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 346.

²⁶⁶ Fragestellung teilweise identisch mit B.10 (zweiter Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: „Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner?“
Unterschied: Der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt zusätzlich nach der „Form“ der Zusammenarbeit der Verwaltungen.

²⁶⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 58ff.

²⁶⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 283.

²⁶⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 58ff.

²⁷⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 283f.

²⁷¹ Fragestellung identisch mit B.10 (dritter Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: „Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?“

Seine Erinnerung an die unterschiedliche Interessenlage der Anteilseigner in der Standortfrage gab der ehemalige Regierende Bürgermeister von Berlin im Untersuchungsausschuss BER I zu Protokoll: *„Ich weise darauf hin, dass es in dem Zusammenhang natürlich sehr unterschiedliche Interessenlagen der Gesellschafter gegeben hat. Der Gesellschafter Bund mit seinen bestimmten Verpflichtungen auch für andere Flughafenstandorte, aber vor allen Dingen auch die Interessenlage: Welche Verpflichtungen im Hinblick auf finanzielle Auswirkungen bei den verschiedenen Standorten gibt es? – Die Interessenlage des Landes Brandenburg: Wie weit kann die Flughafenplanung einbezogen werden in nicht nur Raumordnung, sondern in wirtschaftliche Entwicklungen für die Gesamtregion dabei? [...] Die Interessenlage Brandenburgs war, diese Flughafenplanung für die wirtschaftliche Infrastruktur und die Reduzierung von finanziellen Verantwortlichkeiten zu nutzen, die sonst auf das Land Brandenburg zugekommen wären. Die Interessenlage Berlins war, dass wir die wirtschafts- und arbeitsmarktpolitischen Konsequenzen für die Region Berlin, also für die Stadt Berlin, ebenfalls mit berücksichtigen mussten. Das waren die unterschiedlichen Ausgangspositionen.“*²⁷²

Vgl. die Ausführungen im Kapitel *„Verhandlungen auf dem Weg zum Konsensbeschluss“*²⁷³ des Abschlussberichts BER I.

155. Welche Anfragen, Stellungnahmen und Prüfungen durch den Bundesrechnungshof und/oder die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sind während des Neubaus des Flughafens Berlin Brandenburg eingegangen, beantwortet und zur Kenntnis genommen worden und wie wurde im Rahmen der Bauplanung und der Baudurchführung seitens der Flughafengesellschaft und deren Anteilseigner darauf reagiert?²⁷⁴

Fragestellung wurde in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

- 1) Ausführlich zum Thema vgl. das Kapitel *„Begleitung des Projekts BER durch die Rechnungshöfe“* im Abschlussbericht BER II²⁷⁵
- 2) Im Februar 2007 hatte der Bundesrechnungshof in der Präsentation *„Performance-test der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und des BBI-Projektes“* vor Bundesvertretern im Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung kritisiert: *„Es gibt derzeit kein wirksames Projektcontrolling oder Projektrisikomanagement!“*²⁷⁶ Nach der Terminverschiebung empfahl im Mai 2013 der Bundesrechnungshof in einem Beratungsschreiben an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesfinanzministerium erneut die Einführung eines externen Controllings (*„... halten wir nicht für ausreichend, dass das Aufsichtsratscontrolling sich wesentlich*

²⁷² Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 58.

²⁷³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 87f.

²⁷⁴ Fragestellung identisch mit B.12 des Untersuchungsauftrages BER I: *„Welche Anfragen, Stellungnahmen und Prüfungen durch den Bundesrechnungshof und/oder die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sind während des Neubaus des Flughafens Berlin-Brandenburg eingegangen, beantwortet und zur Kenntnis genommen worden und wie wurde im Rahmen der Bauplanung und Baudurchführung seitens der Flughafengesellschaft und deren Anteilseigner darauf reagiert?“*

²⁷⁵ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 428ff.

²⁷⁶ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 357.

*auf Ergebnisse des Controllings der Geschäftsführung stützen soll; ...“).*²⁷⁷ Auf Anregung der Bundesvertreter beauftragte der Aufsichtsrat die Geschäftsführung im Dezember 2012 Angebote für ein externes projektbegleitendes Aufsichtsratscontrolling einzuholen. In seiner Sitzung im März 2013 stellte der Aufsichtsrat jedoch das Projekt zurück. *„Grund hierfür war, dass aktuell Dr. Hartmut Mehdorn zum neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung bestellt worden war, und der Aufsichtsrat nicht durch ein externes Controlling Misstrauen gegenüber der neuen Geschäftsführung zum Ausdruck bringen wollte. Später wurde die Absicht, ein externes Controlling zu beauftragen, gänzlich aufgegeben.“*²⁷⁸

- 3) Der Berliner Landesrechnungshof wurde nicht mit der Untersuchung von etwaigen Fehlentwicklungen im BER-Projekt beauftragt. Der Abschlussbericht des PUA BER II vermerkt: *„Der Zeuge Michael Müller gab an, als Aufsichtsratsmitglied den Rechnungshof des Landes Berlin bewusst auch deshalb nicht um Unterstützung ersucht zu haben, um dessen institutionelle Unabhängigkeit nicht zu beeinträchtigen.“* Die Zeugin Dr. Sudhof erklärte die Nichtinanspruchnahme des Berliner Landesrechnungshofes mit dem „Belegenheitsprinzip“. Welches daraus folge, *„dass der Flughafen örtlich in Brandenburg liege. Ein Doppelaudit durch mehrere Rechnungshöfe sei unüblich.“*²⁷⁹
- 4) In seinem Gutachten vom 10.07.2015 hatte der Brandenburgische Rechnungshof dem Land Brandenburg empfohlen *„auch auf externe Persönlichkeiten mit breitem Erfahrungswissen und fundierten Kenntnissen in Bezug auf Großbauvorhaben, Finanzmanagement, Unternehmensorganisation und Aufsichtsratsstätigkeit“* hohe zeitliche Verfügbarkeit und fachliche Expertise zurückzugreifen, obwohl der Wille zur Entsendung von politischen Entscheidungsträgern nachvollziehbar sei. Letzterem wurde vom Land Berlin der Vorzug gegeben.²⁸⁰

Zusammenfassend stellt der Abschlussbericht BER II fest: *„Mit dem Projekt BER befasste sich im Untersuchungszeitraum in erster Linie der Landesrechnungshof Brandenburg, der dem dortigen Ministerium der Finanzen ein umfassendes Gutachten zu den Entwicklungen in den Jahren 2010 bis 2013 vorlegte. Darin kritisierte er insbesondere die Entsendung von Mitgliedern der Landesregierung in den Aufsichtsrat und strukturelle Defizite vor allem im Bereich des Risikomanagements und des Controllings. Diese hätten dazu geführt, dass Fehlentwicklungen nicht rechtzeitig erkannt worden seien bzw. auf sie nicht angemessen habe reagiert werden können. Im Senat und in der Flughafengesellschaft wurden diese Berichte zur Kenntnis genommen.“*

Ob auf Grund der Empfehlungen auch konkrete Maßnahmen vorgenommen wurden, konnte der Untersuchungsausschuss nicht feststellen. Versuche der Umstrukturierung und einer Stärkung insbesondere des Baubereichs des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung fielen jedenfalls in den Zeitraum der Veröffentlichung des Rechnungshofberichts.

Vergleichbar ausführliche Gutachten der beteiligten Rechnungshöfe des Bundes und des Landes Berlin gab es nicht, insbesondere wurde von der Möglichkeit, den Rechnungshof um Prüfung zu ersuchen (Art. 95 Abs. 4 VvB), weder durch den Senat noch durch das Abgeordnetenhaus Gebrauch gemacht. Die Beteiligung des Bundesrechnungshofs an dem Bauprojekt

²⁷⁷ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 357.

²⁷⁸ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 357/358.

²⁷⁹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 428/429.

²⁸⁰ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 347.

*beschränkte sich nach den Feststellungen des Untersuchungsausschusses auf punktuelle Beratungen.*²⁸¹

156. Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt?²⁸²

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Dem BER I lagen die Wirtschaftsprüfberichte der Flughafengesellschaft der Jahre 1993 bis 2011 vor. Die Wirtschaftsprüfer wechselten regelmäßig: Bis 1999 war die C & L TREUARBEIT Deutsche Revisions- und Treuhand-Gesellschaft mbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 2000 – 2004 Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 2005 – 2008 KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH, 2009 – 2011 PriceWaterhouseCoopers AG (PwC) mit den jährlichen Prüfungen des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Flughafengesellschaft beauftragt.²⁸³

157. Übten die mit der Wirtschaftsprüfung im Rahmen des Neubaus des Flughafens beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften auch eine beratende Funktion aus? Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchen Themen?²⁸⁴

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Im Auftrag der Flughafengesellschaft prüfte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG im Dezember 2013 das Nachtragsmanagement und stellte systematische Schwächen fest: *„Hiernach arbeitete die Flughafengesellschaft zu häufig mit dem Instrument der einseitigen Anordnung von Leistungen, anstatt eine vertragliche Einigung mit den Auftragnehmern herbeizuführen. Die Folge waren unvorhersehbare Mehrkostenforderungen, da über den Aufwand kein Konsens mit den Auftragnehmern bestand.*²⁸⁵

158. Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?²⁸⁶

²⁸¹ Abschlussbericht des 2. Untersuchungsausschusses der 18. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER II“), Abghs-Drs. 18/4010, S. 435/436.

²⁸² Fragestellung identisch mit B.13 (erster Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: *„Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt?“*

²⁸³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 118.

²⁸⁴ Fragestellung identisch mit B.13 (zweiter und dritter Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: *„Übten die mit der Wirtschaftsprüfung im Rahmen des Neubaus des Flughafens beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften auch eine beratende Funktion aus? Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchen Themen?“*

²⁸⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 382.

²⁸⁶ Fragestellung identisch mit B.13 (vierter Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: *„Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?“*

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

159. Wie viele Sonderprüfungen zu welchen Themenbereichen wurden seit Beginn des Neubaus des Flughafens Berlin Brandenburg bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag²⁸⁷ bei welchen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften durch die Flughafengesellschaft und/oder ihre Anteilseigner in Auftrag gegeben und was sind die Ergebnisse der jeweiligen Sonderprüfungen gewesen?²⁸⁸

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Der Abschlussbericht BER I vermerkt: *„Zur Vorbereitung der Kreditfinanzierung wurden im Jahre 2008 mehrere Due-Diligence-Prüfungen im Auftrag der Flughafengesellschaft durchgeführt, d.h. Risikoprüfungen des Projektes und der Unternehmensstruktur anhand der Grundsätze unternehmerischer Sorgfalt.*

Hierzu gehörte eine technische Due Diligence von Dornier Consulting, eine Legal Due Diligence von Linklaters LLP und eine Financial Due Diligence der BDO Deutsche Warentreuhand AG.

Die Technische Due Diligence kommt im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass sowohl die technischen Planungen als auch das Investitionsbudget plausibel sind. Die zeitliche Projektplanung sei „ambitioniert, jedoch umsetzbar“.

Die Legal Due Diligence ergab keine Unregelmäßigkeiten. Sowohl die Unternehmensstruktur als auch die rechtlichen Rahmenbedingungen des künftigen Flugbetriebs und die Bauverträge begegneten keinen wesentlichen rechtlichen Einwendungen.

Prüfungsgegenstand der Financial Due Diligence war die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Flughafengesellschaft. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass der Geschäftsplan konsistent und die Ansätze für Umsätze, Kosten etc. widerspruchsfrei in den Plandaten abgebildet sind. Allerdings bezog sich die Prüfung nur auf den Zeitraum bis zur Eröffnung des BER.“²⁸⁹

Im Auftrag der Flughafengesellschaft prüfte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG im Dezember 2013 das Nachtragsmanagement und stellte systematische Schwächen fest: *„Hiernach arbeitete die Flughafengesellschaft zu häufig mit dem Instrument der einseitigen Anordnung von Leistungen, anstatt eine vertragliche Einigung mit den Auftragnehmern herbeizuführen. Die Folge waren unvorhersehbare Mehrkostenforderungen, da über den Aufwand kein Konsens mit den Auftragnehmern bestand.“²⁹⁰*

²⁸⁷ Zu den unterschiedlichen Untersuchungszeiträumen der Untersuchungsausschüsse vgl. die zweite Fußnote zur Frage 2.3

²⁸⁸ Fragestellung identisch mit B.14 (erster Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: *„Wie viele Sonderprüfungen zu welchen Themenbereichen wurden seit Beginn des Neubaus des Flughafens Berlin-Brandenburg bei welchen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften durch die Flughafengesellschaft und/oder ihre Anteilseigner in Auftrag gegeben und was sind die Ergebnisse der jeweiligen Sonderprüfungen?“*

²⁸⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 117f.

²⁹⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 382.

160. Gab es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden, und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeten Sonderprüfungen umgegangen?²⁹¹

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

161. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK-IGR GmbH und J.S.K GmbH zusammensetzte?²⁹²

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Arbeitsgemeinschaft pg bbi gehörten JSK International Architekten und Ingenieure GmbH (JSK), gmp Generalplanungsgesellschaft mbH (gmp) und IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH (IGK-IGR) an. Der Abschlussbericht BER I stellt fest: *„Die Vergabeentscheidung wurde am 6. Dezember 2004 im Projektausschuss des BBF-Aufsichtsrats beraten. Der Projektausschuss empfahl gemäß Vorschlag der Geschäftsführung die Zustimmung zur Vergabe an den erstplatzierten Bieter pg bbi. Eine weitergehende Diskussion ist hierzu nicht dokumentiert. Der Aufsichtsrat stimmte der Vergabe an die pg bbi mit Beschluss vom 10. Dezember 2004 zu.“*²⁹³

162. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass die Büros gmp und J.S.K. zuvor mit der Bauplanung des Terminals beauftragt worden waren und nunmehr auch mit Prüfungs- und Überwachungsleistungen betraut wurden, das heißt, sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog?²⁹⁴

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Der Abschlussbericht BER I stellt fest: *„Dem Aufsichtsrat war die gleichzeitige Vergabe von Generalplanungs- und Bauüberwachungsleistungen an die pg bbi laut Aktenlage bekannt, obgleich sich einzelne Aufsichtsratsmitglieder hiervon überrascht zeigten.“*²⁹⁵

163. Sofern dies dem Aufsichtsrat bekannt war: Wie bewertete er diesen Umstand?²⁹⁶

²⁹¹ Fragestellung identisch mit B.14 (zweiter Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: *„Gab es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeter Sonderprüfungen umgegangen?“*

²⁹² Fragestellung identisch mit C.2 (erster Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: *„War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK-IGR GmbH und J.S.K GmbH zusammensetzte?“*

²⁹³ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 105.

²⁹⁴ Fragestellung identisch mit C.2 (zweiter Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: *„War dem Aufsichtsrat bekannt, dass die Büros gmp und J.S.K. zuvor mit der Bauplanung des Terminals beauftragt worden waren und nunmehr auch mit Prüfungs- und Überwachungsleistungen betraut wurden, d. h. sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog?“*

²⁹⁵ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 108.

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses
BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Abschlussbericht BER I: „Der Aufsichtsrat stimmte der Vergabe der Bauüberwachungsleistung an die pg bbi mit Beschluss vom 15. September 2006 zu.“²⁹⁷

164. Nach welchen Kriterien wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH ausgewählt?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses
BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Dem Abschlussbericht BER I lagen die Wirtschaftsprüfberichte der Flughafengesellschaft der Jahre 1993 bis 2011 vor. Die Wirtschaftsprüfer wechselten regelmäßig:
Bis 1999 war die C & L TREUARBEIT Deutsche Revisions- und Treuhand-Gesellschaft mbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
2000 – 2004 die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft,
2005 – 2008 KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mbH,
2009 – 2011 PriceWaterhouseCoopers AG (PwC) mit den jährlichen Prüfungen des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Flughafengesellschaft beauftragt.²⁹⁸

165. Zu welchen Konditionen ist diese Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und seit wann mit der Prüfung der FBB GmbH beschäftigt gewesen?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses
BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin teilweise beantwortet:

Die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft war in den Jahren 2000 bis 2004 mit den jährlichen Prüfungen des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Flughafengesellschaft beauftragt.²⁹⁹

166. In welcher Form konnte die Firma EY auf die Entscheidungen der Gesellschafter Einfluss nehmen?

Fragestellung wurde im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses
BER I des Abgeordnetenhauses von Berlin beantwortet:

Ernst & Young fertigten im April 2012 im Auftrag der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International (pg bbi) eine Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen an und stellten u.a. fest: „Insbesondere die

²⁹⁶ Fragestellung identisch mit C.2 (dritter Satz) des Untersuchungsauftrages BER I: „Wenn dies dem Aufsichtsrat bekannt war, wie bewertete er diesen Umstand?“

²⁹⁷ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 108.

²⁹⁸ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 118.

²⁹⁹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 118.

Änderungen aufgrund der PÄA Nr. 63 („Bahnstatik“), der PÄA Nr. 68 („Doppel-Fluggastbrücken“), der PÄA Nr. 72 („Ebenenshift“) und der Änderungen des Main Pier Süd führten zu massiven Eingriffen in die bestehende Planung erforderten sogar [sic] eine neue Baugenehmigung. [...] Aufgrund der Tatsache, dass die FBS einerseits erheblichen [sic] Änderungen anordnete und andererseits unverändert an den Terminzielen (Inbetriebnahme 31.10.2011) festhielt, war die pg bbi fortlaufend gezwungen, anstatt Planungsänderungen chronologisch und sukzessive umzusetzen (erst Überarbeitung der Entwurfs-/Genehmigungsplanung danach Ausführungsplanung), alle Planungsphasen gleichzeitig und parallel zueinander voran zu treiben.“³⁰⁰

167. Wie wurde die Arbeit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH durch die Gesellschafter überprüft, insbesondere vor dem Hintergrund, dass EY auch für das insolvent gegangene DAX-Unternehmen Wire-card tätig gewesen war und dieses Prüfmandat seit Oktober 2020 Gegenstand eines Untersuchungsausschusses im Deutschen Bundestag war?

Fragestellung wurde nicht beantwortet in den Abschlussberichten der Untersuchungsausschüsse BER I und BER II des Abgeordnetenhauses von Berlin.

³⁰⁰ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 202.

3.2 Auf das Land Brandenburg anwendbare Ergebnisse aus der Untersuchung der Abschlussberichte BER I und BER II:

- Die Fragestellungen III. 1 („Wie viel Geld wurde wann von welchem Gesellschafter der FBB GmbH eingebracht?“) und III. 2 („Wie hoch war über die Jahre, das heißt ab Gründung der FBB GmbH bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, das Gesamtfinanzierungsvolumen durch das Land Brandenburg und wie hoch waren insoweit die prozentualen Anteile der Gesellschafter der FBB GmbH an den Finanzierungsleistungen?“) wurden im Kapitel 3.1 teilweise beantwortet und Fundstellen angegeben.
- Ebenso die Fragestellung 93 („Inwieweit ergaben sich aus den Kapazitätserweiterungen zusätzliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und welche Kosten sind daraus dem Land Brandenburg entstanden?“),
- die Fragestellung 120 („Welche Kosten sind der FBB GmbH durch die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens entstanden und welchen Anteil dieser Kosten trug das Land Brandenburg?“) und
- die Fragestellung („Wann hat sich das Land Brandenburg mit den anderen beiden Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht?“).
- Die Fragestellung I. 1.4 („Welche Möglichkeiten das Land Brandenburg als Gesellschafter der FBB GmbH hatte, um Mehrkosten beim Flughafenbau zu reduzieren;“) führt zur Diskussion über die Gesellschafterversammlung. Der Rechnungshof von Brandenburg hatte sich 2015 kritisch zum Thema und der Rolle Brandenburgs geäußert (vgl. Punkt 3) der Antwort auf Fragestellung I. 1.1) und auch der Abschlussbericht BER I mahnt mit Blick auf die Rolle Berlins im Kapitel „Das Land Berlin als Gesellschafter und Bürge der Flughafengesellschaft“ an: „Über die Aufsichtsratsvertretung hinaus besaß das Land Berlin Einflussmöglichkeiten innerhalb der Gesellschafterversammlung, und war mit dem Projekt zudem in seiner Rolle als Bürge für die Kreditfinanzierung verbunden. Die Wahrnehmung dieser Rollen war innerhalb der Landesverwaltung funktionell und personell getrennt. Während die Begleitung des Projektes BER schwerpunktmäßig über die in den Aufsichtsrat entsandten Mitglieder erfolgte, beschränkte sich die Beteiligung über die Gesellschafterversammlung auf übergeordnete Beschlussfassungen und war eher formaler Natur. Das Bürgschaftsreferat in der Finanzverwaltung nahm im Rahmen des Bürgencontrollings eine eigenständige Bewertung des Projektrisikos vor.

Ohne die Trennung der verschiedenartigen Aufgabengebiete infrage zu stellen, ist der Ausschuss der Auffassung, dass eine stärkere Aktivität in der Gesellschafterversammlung und eine bessere Vernetzung der beteiligten Verwaltungen der Interessenwahrnehmung des Gesellschafters Berlin zuträglich gewesen wäre. So hätte ein Hinweis des Bürgschaftsreferats auf kritische Bewertungen des Projektverlaufs im März 2012 zu einer besseren Information der Beteiligungsverwaltung und des Aufsichtsratsvorsitzenden beitragen können.³⁰¹

³⁰¹ Abschlussbericht des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode des Abgeordnetenhauses von Berlin („BER I“), Abghs-Drs. 17/3000, S. 406.

4. Zusammenfassung

Die vergleichende Untersuchung der Fragestellungen des PUA 7/2 mit den Ergebnissen der abgeschlossenen Berliner Untersuchungsausschüssen BER I und BER II offenbarte sowohl deutliche Parallelen in den Untersuchungsaufträgen (45 von 183 Fragen sind identisch bzw. teilweise identisch mit Berliner Fragestellungen) als auch Unterschiede bei den thematischen Schwerpunkten. Hatten BER I und BER II ihre wesentlichen Schwerpunkte u.a. auf die Standortentscheidung, Strukturen der Finanzierung und Kostenkontrolle sowie die wesentlichen Ursachen der Kostensteigerungen und des chronisch gestörten Bauablaufs gelegt, ist dem PUA 7/2 qua Untersuchungsauftrag aufgegeben sich u.a. mit den Themen Schallschutz/Flugrouten, Eröffnung des BER, Baumängeln und Kosten für die regionale Infrastruktur zu beschäftigen.

Trotz unterschiedlicher thematischer Schwerpunkte konnten von 183 Fragen auf Grundlage der Abschlussberichte BER I und BER II insgesamt 59 Fragen als beantwortet eingestuft werden. Weitere 28 Fragen werden als teilweise beantwortet bewertet. Bei diesen Fragen müssen die jeweiligen Erkenntnisse aus den Abschlussberichten BER I und BER II ggf. aktualisiert bzw. ergänzt werden.

Zumindest weitgehend beantwortet sind die Fragestellungen 1) Finanzierung, 6) Finanzierungskalkulation in der Planungsphase, 11) Planungsphasen, 12) Kapazitätsplanungen, 13) b. interne Infrastruktur und 17) Aufsichtspflicht des Aufsichtsrats.

Die Länder Brandenburg und Berlin sind zu jeweils 37% Gesellschafter und Bürger der FBB. Erkenntnisse der Abschlussberichte BER I und BER II zu den finanziellen Belastungen Berlins sind aufgrund gleicher Beteiligungsverhältnisse insofern auch auf Brandenburg übertragbar. Wie auch die im Abschlussbericht BER I geäußerte Kritik an der ausgeübten Rolle Berlins in der Gesellschafterversammlung.

5. Anhang

5.1 Kurzfassung: Untersuchung Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses PUA 7/2 und Ergebnisse der Abschlussberichte BER I und BER II

1. Der Untersuchungsausschuss soll umfassend aufklären:

1.1 ob beim Bau des Flughafens in signifikanter Weise die haushälterischen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit missachtet wurden;

- **teilweise beantwortet**

1.2 ob bei der Ursprungsplanung und der Standortentscheidung schon die Weichen für die Fehlentwicklungen der Fertigstellung des Flughafens BER gestellt wurden;

- **beantwortet**

1.3 welche Folgen die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens auf Nachunternehmer hatte und welche zusätzlichen Kosten dadurch für die Beteiligten entstanden sind;

- **nicht beantwortet**

1.4 welche Möglichkeiten das Land Brandenburg als Gesellschafter der FBB GmbH hatte, um Mehrkosten beim Flughafenbau zu reduzieren;

- **nicht beantwortet (Frage bezieht sich auf das Land Brandenburg)**

1.5 in welchem Umfang der Schallschutz bei der Ursprungsplanung und sodann bei den Umplanungen berücksichtigt wurde.

- **beantwortet**

2. Der Untersuchungsausschuss soll klären:

2.1 ob die Standortentscheidung für Schönefeld in erheblichem Maße zu den Mehrkosten beigetragen hat;

- **beantwortet**

2.2 welche Kosten durch die Entwicklung der Infrastruktur im Flughafenumfeld entstanden sind, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Entstehung des BER standen;

- **nicht beantwortet**

2.3 welche Kosten dem Land Brandenburg als Gesellschafter durch die bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag durchgeführte Mängelbeseitigung bei den verschiedenen Bauleistungen entstanden sind.

- **nicht beantwortet (Frage bezieht sich auf das Land Brandenburg, Stichtag)**

3. Der Untersuchungsausschuss soll im Besonderen klären:

3.1 ob bei der Planung des Schallschutzes alle für die festgelegten Flugrouten infrage kommenden Tag- und Nachtschutzgebiete berücksichtigt wurden;

- **nicht beantwortet**

3.2 ob die Gutachter, die für den Schallschutz in den Anrainergemeinden bei den Bürgern unterwegs waren, fehlerhaft gearbeitet haben;

- **nicht beantwortet**

3.3 nach welchen Vorschriften und Anweisungen die Gutachter dabei vorgegangen sind;

- **teilweise beantwortet**

3.4 ob eine rechtzeitige Evaluierung des Schallschutzprogrammes nach der jeweiligen Umlegung der Flugrouten stattfand;

- **nicht beantwortet**

3.5 welcher Umstand dazu führte, dass kurz vor der Eröffnung des Flughafens BER die Flugrouten geändert wurden;

- **nicht beantwortet**

3.6 ob - und wenn ja, in welchem Maße - die kurzfristige Umplanung der Flugrouten zu erheblichen Lärmehelastungen von Anwohnern der nicht in den Tag- und Nachtschutzgebieten liegenden Gemeinden führte;

- **nicht beantwortet**

3.7 ob Mehrkosten durch die Standortentscheidung im Bereich Schallschutz entstanden sind

- **nicht beantwortet**

3.8 inwieweit Mehrkosten hätten vermieden werden können, wenn das Fraunhofer-Gutachten von 2016 hinreichend Beachtung gefunden hätte.

- **nicht beantwortet**

III. Der Untersuchungsausschuss soll im Rahmen des Untersuchungsgegenstandes dabei insbesondere folgende Fragen untersuchen:

1) Finanzen

1. Wie viel Geld wurde wann von welchem Gesellschafter der FBB GmbH eingebracht?

- **teilweise beantwortet**

2. Wie hoch war über die Jahre, das heißt ab Gründung der FBB GmbH bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, das Gesamtfinanzierungsvolumen durch das Land Brandenburg und wie hoch waren insoweit die prozentualen Anteile der Gesellschafter der FBB GmbH an den Finanzierungsleistungen?

- **teilweise beantwortet (Frage bezieht sich auf das Land Brandenburg, Stichtag)**

3. Welche Finanzierungen waren dabei aus welchen Gründen zweckgebunden?

- **beantwortet**

4. Gab es bei der Bezahlung der Nachunternehmer auch Abweichungen von der üblichen Zahlweise per Rechnung, per Bank? Wurden Unternehmer in bar ausbezahlt?

- **nicht beantwortet**

5. Wurden die ausführenden Baufirmen jeweils nach Fertigstellung der Bauabschnitte bezahlt oder erst nach Beseitigung der Mängel?

- **nicht beantwortet**

6. Welche Mittel wurden in welcher Höhe für welche Zwecke bereitgestellt und zu welchem Zeitpunkt?

- **teilweise beantwortet**

2) Managervergütung und –haftung

7. Welcher Manager hat welche Bauphase geleitet und aus welchen Gründen wurden die Manager jeweils ausgetauscht?

- **beantwortet**

8. Sind für entstandene Schäden Managerhaftpflichtversicherungen eingespungen?

- **teilweise beantwortet**

9. Welche Rolle spielte bei den Haftungsansprüchen die FBB-Tochter FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH?

- **nicht beantwortet**

10. Wie wirkte sich die Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen für Managerhaftung im Verlauf der letzten 30 Jahre auf die Managerhaftung während des Baus des BER aus?

- **nicht beantwortet**

11. In welcher Höhe wurden wann für welchen Manager Vergütungen bezahlt?

- **nicht beantwortet**

12. Welche Abfindungen wurden vereinbart und in welcher Höhe sind diese gezahlt worden?

- **teilweise beantwortet**

13. Welche Manager erhielten nach ihrem Ausscheiden wann noch Boni und in welcher Höhe?

- **nicht beantwortet**

3) Technik

14. Wie ist der Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausrüstung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlagen, des Flughafens Berlin Brandenburg zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag - dem Tag der Einsetzung - gewesen?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

15. Welche Veränderungen wurden an der TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere an der Brandschutzanlage, seit März 2014 vorgenommen, um eine Funktionsfähigkeit sicherzustellen?

- **beantwortet**

16. Welche Kosten wurden für die gesamte TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere für die Brandschutzanlagen, ursprünglich eingeplant und welche Kosten sind bis zum Tag der Eröffnung tatsächlich entstanden?

- **nicht beantwortet**

17. Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der TGA des Flughafens, insbesondere der Brandschutzanlagen?

- **teilweise beantwortet**

18. Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg haben sich aufgrund der TGA, insbesondere der Brandschutzanlagen, ab März 2014 ergeben?

- **beantwortet**

4) Grundstücksgeschäfte

19. Welche Rolle nahmen die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB), die WestLB AG und die Bankgesellschaft Berlin bei den Grundstücksgeschäften ein, die im Zusammenhang mit der Errichtung des BER standen?

- **nicht beantwortet**

20. Welche Rolle spielte das Baufeld Ost südlich Hornbach, östlich der A113, für die Flughafenplanung?

- **beantwortet**

21. Welche der erworbenen Grundstücke wurden wirklich benötigt?

- **beantwortet**

22. Welche Grundstücke wurden nach dem Erwerb wann weiterveräußert und aus welchen Gründen?

- **nicht beantwortet**

23. Zu welchen Preisen wurden die Grundstücke eingekauft und ggf. weiterverkauft und wie viel Freifläche war am für den Untersuchungsausschuss relevanten Stichtag noch vorhanden?

- **teilweise beantwortet**

24. Warum wurden die Flächen ab 1991 und damit vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens angekauft und für welchen Zweck war dies jeweils?

- **beantwortet**

25. Was wurde aus der ca. 125 Hektar großen Fläche des sogenannten Baufeldes Ost und wie setzt sich der Schaden in Höhe von ca. 200 Millionen Euro zusammen, der durch die Käufe entstanden ist?

- **teilweise beantwortet**

26. Hat eine systematische Kampfmittelsuche und -räumung auf dem jetzigen Flughafenareal stattgefunden?

- **nicht beantwortet**

27. Falls ja, in welchem Zeitraum erfolgten diese Maßnahmen und welche Kosten sind dadurch entstanden?

- **nicht beantwortet**

28. Welche Rolle nahmen die ILB und die LEG Brandenburg mbH. i.L. bei den Grundstückskäufen ein?

- **beantwortet**

5) Kosten und Finanzierung der regionalen Infrastruktur

29. Welche Kosten sind durch die Verlängerung der Bauphasen bei der Instandhaltung der S-Bahn und des Bahnhofes Flughafen Schönefeld entstanden?

- **nicht beantwortet**

30. Welche Kosten sind durch die Umbauten des bestehenden Bahnnetzes und des Anschlusses an die A113 entstanden?

- **nicht beantwortet**

31. Welche Kosten sind dem Land durch den großflächigen Um- und Ausbau der regionalen Infrastruktur entstanden?

- **nicht beantwortet (Frage bezieht sich auf das Land Brandenburg)**

6) Finanzierungskalkulation in der Planungsphase

32. Wie setzte sich die Finanzierung der unterschiedlichen Planungen in der Anfangsphase, das heißt vor Baubeginn, zusammen?

- **beantwortet**

33. Wie viele Planungsansätze gab es in der Anfangsphase des Flughafenbaus?

- **beantwortet**

34. Aus welchen Gründen wurde dann der Zuschlag für die Planung des BER in der sodann umgesetzten Form gegeben?

- **beantwortet**

35. Welche Planungen waren das konkret und welche Standorte wurden noch in die anfänglichen Planungen einbezogen?

- **beantwortet**

7) Behindertengerechte Ausstattung

36. Wie hoch waren die Planungskosten für die behindertengerechte Ausstattung des gesamten BER und wie hoch sind die tatsächlichen Kosten, die letztlich bis zum Tag der Eröffnung des Flughafens entstanden sind?

- **nicht beantwortet**

37. Wie setzten sich die Kosten für die behindertengerechte Ausstattung des BER zusammen?

- **nicht beantwortet**

38. Welcher Anteil dieser Kosten entfiel dabei auf Umplanungen und aus welchen Gründen?

- **nicht beantwortet**

8) Schallschutz

39. Wie hoch ist die geplante Gesamtsumme für den Schallschutz ursprünglich gewesen (Planung) und was wurde tatsächlich für Schallschutzmaßnahmen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag ausgegeben?

- **teilweise beantwortet (Stichtag)**

40. Wie wurde mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts und dem Gegengutachten der FBB GmbH 2016 umgegangen und warum wurde auf das Gutachten des Fraunhofer-Instituts nicht eingegangen?

- **nicht beantwortet**

41. Wie kam es zu der unterschiedlichen Klassifizierung der Wohngebäude in der Umgebung des Flughafengeländes?

- **nicht beantwortet**

42. Wie wurden die jeweiligen Schallschutzgutachten miteinander verglichen?

- **nicht beantwortet**

43. Aus welchen Gründen kam das Gegengutachten zu gänzlich unterschiedlichen Ergebnissen, verglichen mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts?

- **nicht beantwortet**

44. Wurden für das Gegengutachten Messungen vorgenommen?

- **nicht beantwortet**

45. Falls ja, nach welchen Richtlinien wurden die Messungen für das Gegengutachten der FBB GmbH durchgeführt?

- **nicht beantwortet**

46. Unter Einbeziehung wie vieler Gebäude und Haushalte wurde der Schallschutz ursprünglich geplant und wie viele Gebäude und Haushalte waren tatsächlich sodann nach Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag von Fluglärm betroffen?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

47. Wurden die neu festgelegten Flugrouten in der Planung berücksichtigt und sind dadurch Mehrkosten entstanden?

- **nicht beantwortet**

48. Wie viele Gebäude und Haushalte waren bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag durch die neuen Flugrouten betroffen?

- **teilweise beantwortet (Stichtag)**

49. Welche Möglichkeiten hatten Grundstückseigentümer nach der Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, durch Messungen eine tatsächlich höhere Lärmbelastung als in den Modellrechnungen festgesetzt nachzuweisen, insbesondere auch nach realisierten Schallschutzmaßnahmen und auch außerhalb der sodann festgelegten Schutzzonen?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

50. Auf welcher Grundlage wurden die sogenannten Schallschutzzonen errechnet und letztlich erstellt?

- **beantwortet**

51. Wie wurden die ursprünglichen Schutzzonen geplant und wie stellten sich der Stand der Schutzzonen und deren Einhaltung bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag dar?

- **teilweise beantwortet (Stichtag)**

52. Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet?

- **teilweise beantwortet**

53. Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem jeweiligen Ergebnis?

- **teilweise beantwortet**

54. Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt?

- **beantwortet**

55. Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen?

- **beantwortet**

56. Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?

- **beantwortet**

9) Standortentscheidung

57. Welche Rolle spielte der Transrapid als mögliche Flughafenanbindung bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?

- **nicht beantwortet**

58. Welche Rolle spielten die Deutsche Lufthansa und andere Fluggesellschaften sowie die Treuhandanstalt und die Privatisierung von Interflug/Flughafen Schönefeld bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?

- **nicht beantwortet**

59. Welche Planungserwägungen waren letztlich für die Standortentscheidung maßgeblich?

- **beantwortet**

10) Entwicklung des Flughafenumfelds

60. Welche Rolle spielte die Airport Region (Gemeinschaftsunternehmen der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB) und der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH) bei der Entwicklung des Flughafenumfelds?

- **nicht beantwortet**

61. Welche Rolle spielten die verschiedenen Projektentwickler und unternehmensgesellschaftsrechtlichen Strukturen (u. a. Tochtergesellschaften der Helaba Landesbank Hessen-Thüringen) bei der Umfeld-Entwicklung?

- **nicht beantwortet**

62. Zu welchem Zeitpunkt begann die Einbeziehung der Berliner Wasserbetriebe bei der Entwicklung des Flughafenumfelds und in welchem Zusammenhang?

- **nicht beantwortet**

63. Auf welchen Planungen basierte/n der Ausbau/die Aufgaben des Klärwerks Waßmannsdorf (auch hier rückblickend auf DDR-Planungen)?

- **nicht beantwortet**

64. Wie wirkte sich die generelle Grundwasserproblematik bei Bauvorhaben in Berlin und im BerlinInnenraum und daraus resultierenden Bauverzögerungen (U-Bahn-Tunnel-Verlängerung U5, Stadtschloss, Staatsoper) auf die Planungen des BER aus?

- **nicht beantwortet**

65. Wann wurden die gebauten Pumpwerke in Betrieb genommen?

- **nicht beantwortet**

66. Sind ausnahmslos alle Pumpwerke in Betrieb genommen worden? Falls nein, warum nicht?

- **nicht beantwortet**

67. Wie wurde mit der in den Planungen festgelegten Einleitung des Regenwassers und des Grundwassers in den Zülow- und den Glasowbach umgegangen und wie war der Sachstand dazu zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

68. Sind Umweltschäden im Flughafenumfeld durch die Absenkung des Grundwasserspiegels beim Bau des BER entstanden?

- **nicht beantwortet**

69. Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht?

- **beantwortet**

70. Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen?

- **beantwortet**

71. Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?

- **beantwortet**

11) Planungsphasen

72. Wie kam es zur Umplanung der ursprünglich entworfenen Planung hin zur sodann umgesetzten Art des Flughafens?

- **beantwortet**

73. Aus welchen Gründen erfolgte diese Umplanung?

- **beantwortet**

74. Kam es nach der Sitzung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) am 5. Oktober 1998 zum Thema „Gesamtkoordination 39/98“ des Projekts „Flughafen Berlin Brandenburg International Ausbau Schönefeld“ zu einer Überarbeitung der Grobplanung seitens der Deutschen Flugsicherung?

- **beantwortet**

75. Wurden dementsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert?

- **beantwortet**

76. Wurde Einfluss auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgeübt, im Sinne der PPS auf die Flugsicherung einzuwirken? Wenn ja, durch wen und in welcher Form?

- **beantwortet**

77. Wie sah die Planung in der Ursprungsfassung aus und wie in den einzelnen Planungsphasen?

- **beantwortet**

78. Welchen Einfluss hatten das Architekturbüro gmp, die Mitnahme der Baupläne durch gmp und die Verzögerung durch den Rechtsstreit mit gmp auf die Fertigstellung des Flughafens und welche Kosten sind dadurch zusätzlich entstanden?

- **nicht beantwortet**

79. Welche Folgen des Umbaus der Einkaufspassagen sind für den Brandschutz und die Entlüftung entstanden?

- **nicht beantwortet**

80. Auf welcher rechtlichen Grundlage konnte sich gmp der Baupläne bemächtigen?

- **nicht beantwortet**

81. Bei welchen Baumaßnahmen hat welche Firma Insolvenz angemeldet und welche Kosten in welcher Höhe sind dadurch der Flughafengesellschaft zusätzlich entstanden?

- **teilweise beantwortet**

12) Kapazitätsplanungen

82. Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?

- **beantwortet**

83. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?

- **beantwortet**

84. Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?

- **beantwortet**

85. Welche Planungen, Bauvorbereitungen und Bauarbeiten für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg gab es bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

86. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten?

- **beantwortet**

87. Welche Fluggastkapazität ist für jeweils welchen Zeitpunkt nach diesen Planungen kalkuliert worden?

- **beantwortet**

88. Wie wurden die Fluggastkapazitäten der einzelnen Stufen ermittelt und welche IATA-Standards (International Air Transport Association) wurden zugrunde gelegt?

- **beantwortet**

89. Wie hoch war der zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag vorgesehene Finanzbedarf für Erweiterungsbaumaßnahmen am Flughafen und wie setzte sich dieser zusammen und wie sollte nach den Planungen die Finanzierung gesichert werden?

- **teilweise beantwortet (Stichtag)**

90. Welche Auswirkungen auf Betriebskosten, Umsätze und Gewinne wurden insoweit im Hinblick auf beabsichtigte Erweiterungen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag kalkuliert?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

91. Welche Gespräche mit Vertretern von Fluggesellschaften wurden im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung wann, von wem und mit welchem Ergebnis geführt?

- **beantwortet**

92. Welche Auswirkungen hatte die Insolvenz von Air Berlin auf den Erweiterungsbedarf und die mit einer Erweiterung im Zusammenhang stehenden Planungen?

- **teilweise beantwortet**

93. Inwieweit ergaben sich aus den Kapazitätserweiterungen zusätzliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und welche Kosten sind daraus dem Land Brandenburg entstanden?

- **teilweise beantwortet (Frage bezieht sich auf das Land Brandenburg)**

13) Baumängel

a. Brandschutz

94. Welche gravierenden Mängel sind während der einzelnen Bauphasen im Hinblick auf den Brandschutz entstanden?

- **beantwortet**

95. Wann wurden diese Mängel beseitigt?

- **teilweise beantwortet**

96. Wer trug welche Kosten für die Beseitigung der Mängel?

- **nicht beantwortet**

97. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich Brandschutz zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

98. Welche Kosten sind insoweit insgesamt für die Mängelbeseitigung im Bereich Brandschutz entstanden?

- **nicht beantwortet**

b. interne Infrastruktur

99. Mussten Förderbänder, Rolltreppen und Fahrstühle schon vor der Inbetriebnahme regelmäßig in Bewegung gesetzt werden, um zu gewährleisten, dass diese funktionstüchtig bleiben?

- **beantwortet**

100. Welche Kosten sind dafür in welcher Bauphase entstanden und wie hoch sind die Gesamtkosten für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit von Förderbändern, Rolltreppen und Fahrstühlen gewesen?

- **teilweise beantwortet**

c. Gebäude sowie Start- und Landebahnen

101. Welche Mängel an Gebäuden sowie an den Start- und Landebahnen konnten vor der Inbetriebnahme des Flughafens festgestellt werden?

- **nicht beantwortet**

102. Welche Kosten sind für die Beseitigung dieser Mängel entstanden?

- **nicht beantwortet**

103. Wer hat welche Kosten im Einzelnen getragen?

- **nicht beantwortet**

d. Kosten der Mängelbeseitigung und Kostenträger

104. Welche Mängel sind im Einzelnen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Zeitpunkt wann festgestellt worden?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

105. Welche Kosten sind für die Feststellung von Mängeln entstanden und wer hat diese Kosten getragen?

- **nicht beantwortet**

e. Haftung für die Mängelbeseitigung

106. Welche Baumängel sind bei der Errichtung des Flughafens aufgetreten, welche nicht durch die ausführenden Unternehmen beseitigt werden konnten?

- **nicht beantwortet**

107. Wer hat die Kosten für die durch Dritte durchgeführte Mängelbeseitigung in welcher Höhe für welche Baumängel getragen?

- **nicht beantwortet**

108. In welchen Bauteilbereichen konnten Planungsfehler ausgemacht werden, für die die Planer haftungsrechtlich einzustehen hatten?

- **beantwortet**

109. Wurden die Haftungsansprüche gegen die Schuldner auch durchgesetzt?

- **beantwortet**

110. Welche Kosten sind aufgrund der Durchsetzung von Haftungsansprüchen, insbesondere wegen Schlechtleistung, entstanden und welche Kosten davon musste letztlich die Flughafengesellschaft selbst tragen?

- **nicht beantwortet**

111. In welcher Höhe standen dem Bauherrn zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsbürgschaften mit welcher Geltungsdauer zur Verfügung?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

112. In welcher Höhe wurden bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsansprüche und Gewährleistungsbürgschaften in Anspruch genommen?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

f. Mängel bei der behindertengerechten Ausstattung des BER

113. Welche Mängel sind bei der behindertengerechten Ausstattung und der behindertengerechten Bauausführung des Flughafens entstanden?

- **nicht beantwortet**

114. In welchen Bauabschnitten sind in Bezug auf die behindertengerechte Ausstattung des BER Mängel entstanden?

- **nicht beantwortet**

115. Wer hat die Kosten der Mängelbeseitigung für die bei der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung entstandenen Mängel getragen?

- **nicht beantwortet**

116. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

g. Mängel bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung des BER

117. Welche Mängel sind wann bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung festgestellt worden?

- **beantwortet**

14) Eröffnung des BER

118. Welche dieser Mängel wurden noch vor der Eröffnung des BER beseitigt und welche Kosten sind dafür entstanden?

- **nicht beantwortet**

119. Wie hoch war die Zahl der noch bestehenden Mängel im Bereich Strom-, Wasser- und Gasversorgung zum Zeitpunkt des für den Unterausschuss maßgebenden Stichtags?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

120. Welche Kosten sind der FBB GmbH durch die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens entstanden und welchen Anteil dieser Kosten trug das Land Brandenburg?

- **teilweise beantwortet (Frage bezieht sich auf das Land Brandenburg)**

121. In welcher Höhe wurden Zahlungen an Unternehmen geleistet, die durch den verschobenen Eröffnungstermin ihre Geschäfte im Flughafen nicht planmäßig eröffnen konnten?

- **nicht beantwortet**

122. Wie viele Unternehmen haben ihre Verträge für die Nutzung von Gewerberäumen auf dem Flughafengelände aufgrund der Verschiebung des Eröffnungstermins noch vor der Eröffnung des Flughafens gekündigt?

- **nicht beantwortet**

123. Wie viele Klagen gegen die FBB GmbH gab es von Unternehmen, die ihre Geschäfte nicht planmäßig eröffnen konnten?

- **nicht beantwortet**

124. Wie viele Arbeitnehmer von den Vertragspartnern der FBB GmbH wurden infolge der Verschiebung des Eröffnungstermins arbeitslos?

- **nicht beantwortet**

125. Wie viele Vertragspartner der FBB GmbH mussten durch die Verschiebung des Eröffnungstermins Insolvenz beantragen?

- **nicht beantwortet**

126. Was ist aus den von den sodann insolventen Vertragspartnern bereits eingebauten Geschäftseinrichtungen geworden?

- **nicht beantwortet**

127. Gab es für den Verbleib bereits verbauter Geschäftseinrichtungen Ausgleichszahlungen und wenn ja, in welcher Höhe im Einzelfall?

- **nicht beantwortet**

128. Sind Fluggesellschaften durch die Verschiebung des Eröffnungstermins als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen? Wenn ja, welche waren dies und wann sind diese als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen?

- **nicht beantwortet**

129. In welcher Höhe wurden Vertragsstrafen wegen der Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens gegenüber der FBB GmbH geltend gemacht und letztlich erfolgreich eingeklagt?

- **nicht beantwortet**

130. Waren unter den Anspruchstellern bzw. Klägern auch Zulieferunternehmen, die die FBB GmbH im Rahmen einer Drittschadensliquidation in Haftung genommen haben, weil der Eröffnungstermin verschoben wurde?

- **nicht beantwortet**

15) Flugrouten des BER bei Start und Landungen

131. Welche Flugrouten wurden bei der ersten Planung des BER zugrunde gelegt?

- **beantwortet**

132. Welchen Einfluss hatte das Land Brandenburg auf die jetzt festgelegten Flugrouten?

- **nicht beantwortet (Frage bezieht sich auf das Land Brandenburg)**

133. Wie ist die Entwicklung der Flugrouten in den einzelnen Planungsphasen gewesen?

- **beantwortet**

134. Aus welchen Gründen und nach welchen Maßgaben wurden die von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow eingeklagten Flugrouten geändert?

- **nicht beantwortet**

135. Warum wurde kein generelles Nachtflugverbot erlassen und trotz des Urteils 76 Flüge in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr zugelassen?

- **beantwortet**

136. Auf welchen rechtlichen Grundlagen basierte diese Entscheidung?

- **beantwortet**

137. Warum wurden die festgelegten Flugrouten bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag nicht eingehalten?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

138. Aufgrund welcher rechtlichen Vorschriften ist eine Abweichung von den festgelegten Flugrouten möglich gewesen?

- **nicht beantwortet**

139. Welche Entscheidungsfreiheit bezüglich der Nichteinhaltung der Flugroute hat der jeweilige Pilot bei Start und Landung auf dem BER zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags gehabt?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

140. Mit welchen Flugrouten wurde bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag geplant, soweit eine Erweiterung des BER als Regierungsflughafen und eine dritte Start- und Landebahn vorgesehen waren?

- **nicht beantwortet (Stichtag)**

16) Gerichtsentscheidungen zum BER

141. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Flugrouten des BER?

- **nicht beantwortet**

142. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich der Flugrouten umgesetzt?

- **nicht beantwortet**

143. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich des Schallschutzes am BER?

- **nicht beantwortet**

144. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich des Schallschutzes umgesetzt?

- **teilweise beantwortet**

145. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Grundstücksgeschäfte, die im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens getätigt wurden?

- **nicht beantwortet**

17) Aufsichtspflicht als Gesellschafter

146. Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert?

- **teilweise beantwortet**

147. Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?

- **beantwortet**

148. Ergaben sich aus der Doppelrolle des Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte, Interessenkonflikte und wie wurde mit diesen umgegangen?

- **beantwortet**

149. Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?

- **beantwortet**

150. Ergaben sich aus der Doppelrolle des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafengesellschaft, der auch als Vertreter eines Anteilseigners in der Gesellschafterversammlung fungierte und zugleich als Ministerpräsident für die Genehmigungsbehörde Brandenburgs zuständig war, Interessenkonflikte?

- **nicht beantwortet**

151. Wann hat sich das Land Brandenburg mit den anderen beiden Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht?

- **teilweise beantwortet (Frage bezieht sich auf das Land Brandenburg)**

152. Ist dieser Austausch protokolliert worden?

- **beantwortet**

153. Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner und falls ja, in welcher Form?

- **beantwortet**

154. Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?

- **beantwortet**

155. Welche Anfragen, Stellungnahmen und Prüfungen durch den Bundesrechnungshof und/oder die Landesrechnungshöfe der Länder Berlin und Brandenburg sind während des Neubaus des Flughafens Berlin Brandenburg eingegangen, beantwortet und zur Kenntnis genommen worden und wie wurde im Rahmen der Bauplanung und der Baudurchführung seitens der Flughafengesellschaft und deren Anteilseigner darauf reagiert?

- **beantwortet**

156. Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt?

- **beantwortet**

157. Übten die mit der Wirtschaftsprüfung im Rahmen des Neubaus des Flughafens beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften auch eine beratende Funktion aus? Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchen Themen?

- **beantwortet**

158. Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?

- **nicht beantwortet**

159. Wie viele Sonderprüfungen zu welchen Themenbereichen wurden seit Beginn des Neubaus des Flughafens Berlin Brandenburg bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag bei welchen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften durch die Flughafengesellschaft und/oder ihre Anteilseigner in Auftrag gegeben und was sind die Ergebnisse der jeweiligen Sonderprüfungen gewesen?

- **teilweise beantwortet (Stichtag)**

160. Gab es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden, und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeten Sonderprüfungen umgegangen?

- **nicht beantwortet**

161. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK-IGR GmbH und J.S.K GmbH zusammensetzte?

- **beantwortet**

162. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass die Büros gmp und J.S.K. zuvor mit der Bauplanung des Terminals beauftragt worden waren und nunmehr auch mit Prüfungs- und Überwachungsleistungen betraut wurden, das heißt, sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog?

- **beantwortet**

163. Sofern dies dem Aufsichtsrat bekannt war: Wie bewertete er diesen Umstand?

- **beantwortet**

164. Nach welchen Kriterien wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH ausgewählt?

- **beantwortet**

165. Zu welchen Konditionen ist diese Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und seit wann mit der Prüfung der FBB GmbH beschäftigt gewesen?

- **teilweise beantwortet**

166. In welcher Form konnte die Firma EY auf die Entscheidungen der Gesellschafter Einfluss nehmen?

- **beantwortet**

167. Wie wurde die Arbeit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH durch die Gesellschafter überprüft, insbesondere vor dem Hintergrund, dass EY auch für das insolvent gegangene DAX-Unternehmen Wire-card tätig gewesen war und dieses Prüfmandat seit Oktober 2020 Gegenstand eines Untersuchungsausschusses im Deutschen Bundestag war?

- **nicht beantwortet**

5. Anhang

5.2 Zusammenstellung der identischen bzw. teilweise identischen Fragestellungen des Einsetzungsbeschlusses Drs. 7/4948 (7/2) (Landtag Brandenburg) und der Fragenkomplexe der Untersuchungsausschüsse Drs. 17/3000 (BER I) und Drs. 18/4010 (BER II) (Abgeordnetenhaus von Berlin)

1. Frage 14 **teilweise identisch** mit BER II, A.1
Unterschied: Der Untersuchungszeitraum
2. Frage 15 **teilweise identisch** mit BER II, A.2
Unterschied: Der Untersuchungszeitraum
3. Frage 16 **teilweise identisch** mit BER II, A.3
Unterschied: Der Untersuchungszeitraum
4. Frage 17 **identisch** mit BER II, A.4
5. Frage 18 **identisch** mit BER II, A.5
6. Frage 52 **identisch** mit BER I, C.8 (erster Satz)
7. Frage 53 **identisch** mit BER I, C.8 (zweiter Satz)
8. Frage 54 **identisch** mit BER I, C.8 (dritter Satz)
9. Frage 55 **identisch** mit BER I, C.8 (vierter Satz)
10. Frage 56 **identisch** mit BER I, C.8 (fünfter Satz)
11. Frage 69 **identisch** mit BER I, A.10 (erster Satz)
12. Frage 70 **identisch** mit BER I, A.10 (zweiter Satz)
13. Frage 71 **identisch** mit BER I, A.10 (dritter Satz)
14. Frage 74 **identisch** mit BER I, A.5 (erster Satz)
15. Frage 75 **identisch** mit BER I, A.5 (zweiter Satz)
16. Frage 76 **identisch** mit BER I, A.5 (dritter und vierter Satz)
17. Frage 82 **identisch** mit BER II, C.1
18. Frage 83 **identisch** mit BER II, C.1.a
19. Frage 84 **identisch** mit BER II, C.1.b
20. Frage 85 **teilweise identisch** mit BER II, C.2
Unterschiede: 1) Der Untersuchungszeitraum; 2) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach „**notwendigen Kapazitätserweiterungen**“.
21. Frage 86 **teilweise identisch** mit BER II, C.2.a)
Unterschied: Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach Prognosen „**für Passagiere und Flugbewegungen**“, auf denen „**diese Planungen**“ beruhen. Der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach Prognosen, auf denen „**Passagier- und Flugbewegungen**“ sowie „**Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten**“ beruhen.
22. Frage 87 **teilweise identisch** mit BER II, C.2.b (dem ersten Satzteil – bis zum Komma)
Marginaler Unterschied: Der Untersuchungsauftrag PUA BER II fragt nach Fluggastkapazitäten, die „**vorgesehen**“ waren, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach der Fluggastkapazität mit der „**kalkuliert**“ wurde.

23. Frage 88 **teilweise identisch** mit BER II, C.2.b (dem zweiten Satzteil).

Marginaler Unterschied: Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach den (für die Planungen) „**erforderlichen**“ Fluggastkapazitäten, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt lediglich nach der Ermittlung der Fluggastkapazitäten.

24. Frage 89 **teilweise identisch** mit BER II, C.2.c

Unterschiede: 1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach dem Finanzbedarf für Erweiterungsmaßnahmen, die sich aus „**Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten**“ ergaben, der Untersuchungsauftrag des PUA 7/2 fragt nach der Zusammensetzung der Erweiterungsmaßnahmen.

2) Untersuchungsauftrag BER II: „**wie war der Finanzbedarf gesichert**“, Untersuchungsauftrag PUA 7/2: „**wie sollte der Finanzbedarf gesichert werden**“.

25. Frage 90 **teilweise identisch** mit BER II, C.2.d

Unterschiede: 1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach : „**Prognosen**“, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach „**Auswirkungen**“ auf Betriebskosten, Umsätze und Gewinne

2) Im Untersuchungsauftrag BER II wurde nach der „**Gewinnsituation**“ gefragt, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach „**Gewinne**“.

3) Der Untersuchungszeitraum.

4) Der Untersuchungsauftrag PUA BER II fragt nach

„**Erweiterungsplanungen**“, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach „**beabsichtigte Erweiterungen**“.

5) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach den Prognosen „**seitens der FBB**“, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt, welche Auswirkungen „**wurden kalkuliert**“.

26. Frage 91 **teilweise identisch** mit BER II, C.2.e

Unterschiede: 1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach Gesprächen mit „**Betreibern von Fluglinien, dem Bundesverkehrsministerium und anderen Akteuren**“, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach Gesprächen mit „**Vertretern von Fluggesellschaften**“.

2) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach Gesprächen auch über die potentielle „**Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel**“; das Thema fehlt im Untersuchungsauftrag PUA 7/2

27. Frage 92 **teilweise identisch** mit BER II, C.2.f

Unterschiede: 1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach „**Einfluss**“ der Air Berlin-Insolvenz, Untersuchungsauftrag des PUA 7/2: „**Auswirkungen**“ der Insolvenz.

2) (Marginaler Unterschied) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach „**Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG i.l. (airberlin)**“, der Untersuchungsauftrag des PUA 7/2 fragt nach „**Air Berlin**“

3) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach Einfluss des Erweiterungsbedarfs aufgrund der „**Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten**“, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach Auswirkungen auf den Erweiterungsbedarf „**und die mit einer Erweiterung im Zusammenhang stehenden Planung**“

28. Frage 93 **teilweise identisch** mit BER II, C.2.g

Unterschiede: 1) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach „**dem Land Berlin**“ entstehende Kosten; der Untersuchungsauftrag des PUA 7/2 fragt nach „**dem Land Brandenburg**“ entstandene Kosten

2) Der Untersuchungsauftrag BER II fragt nach „**geplante(n)**“ Kapazitätserweiterungen, der Untersuchungsauftrag des PUA 7/2 fragt lediglich nach Kapazitätserweiterungen.

29. Frage 146 **identisch** mit BER I, B.1 (erster Satz)

30. Frage 147 **identisch** mit BER I, B.1 (zweiter Satz)

31. Frage 148 **identisch** mit BER I, B.8 (erster Satz)

32. Frage 149 **identisch** mit BER I, B.8 (zweiter Satz)

33. Frage 150 **identisch** mit BER I, B.9

34. Frage 151 **teilweise identisch** mit BER I, B.10 (erster Satz)

Unterschied: Der Untersuchungsauftrag BER I fragt nach der Rolle des Senats von Berlin, der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 fragt nach der Rolle des Landes Brandenburg

35. Frage 153 **teilweise identisch** mit BER I, B.10 (zweiter Satz)

Unterschied: Der Untersuchungsauftrag PUA 7/2 erweitert die Fragestellung um: „... **und falls ja, in welcher Form?**“

36. Frage 154 **identisch** mit BER I, B.10 (dritter Satz)

37. Frage 155 **identisch** mit BER I, B.12

38. Frage 156 **identisch** mit BER I, B.13 (erster Satz)

39. Frage 157 **identisch** mit BER I, B.13 (zweiter und dritter Satz)

40. Frage 158 **identisch** mit BER I, B.13 (vierter Satz)

41. Frage 159 **identisch** mit BER I, B.14 (erster Satz)

42. Frage 160 **identisch** mit BER I, B.14 (zweiter Satz)

43. Frage 161 **identisch** mit BER I, C.2 (erster Satz)

44. Frage 162 **identisch** mit BER I, C.2 (zweiter Satz)

45. Frage 163 **identisch** mit BER I, C.2 (dritter Satz)

Mahlow, den 04.11.2022



Das vorstehende Gutachten umfasst 90 Seiten. Es wurde neutral, unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt.