



### **Vorlage – zur Kenntnisnahme –**

#### **über Bericht über das Flughafenkonzept in der Region Berlin-Brandenburg**

Der Senat legt unter Bezugnahme auf Artikel 50 Absatz 1 Satz 1 der Verfassung von Berlin nachstehenden Bericht dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

1. Der Senat hat am 5. Juni 1996 beschlossen, die Gemeinsame Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und des Regierenden Bürgermeisters von Berlin vom 28. Mai 1996 zum Flughafenkonzept in der Region Berlin-Brandenburg (Anlage 1) zur Kenntnis zu nehmen und die Vertreter Berlins in der Gesellschafterversammlung der Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF) beauftragt, einen Beschluß herbeizuführen, wonach Schönefeld als Standort des künftigen Single-Flughafens festgestellt wird. Der Senat hat darüber hinaus die Mitglieder des Landes Berlin im Aufsichtsrat gebeten, sich für die Umsetzung der Standortentscheidung im Aufsichtsrat einheitlich einzusetzen.

Weiterhin hat der Senat beschlossen, daß nach Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld die anderen Flughafenstandorte in Berlin zu schließen sind; der Flughafen Tempelhof ist bereits mit bestandskräftigem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens für Schönefeld zu schließen.

Im Hinblick auf ein Schreiben des Bundesministers für Verkehr an den Chef der Senatskanzlei vom 5. Juni 1996 zur Finanzierung der Verkehrsanbindung des Single-Flughafens Schönefeld (Anlage 2) hat der Senat die Erwartung geäußert, daß der Bund auch die Verlängerung der U 7 bis zum Terminalbereich in Schönefeld übernimmt.

2. Die Gesellschafterversammlung der BBF hat am 20. Juni 1996 einstimmig die Umsetzung der Gemeinsamen Empfehlung vom 28. Mai 1996 beschlossen. Der Aufsichtsrat der BBF hat in Vollzug dieses Beschlusses in seiner Sitzung vom 24. Juni 1996 die Geschäftsführung der BBF beauftragt, alle erforderlichen Maßnahmen für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens am Standort Schönefeld zu ergreifen und hierfür vorsorglich Mittel aus dem Wirtschaftsplan 1996 freigegeben.

3. Mit diesen Entscheidungen konnten die mehrjährigen Erörterungen der Gesellschafter über die Standortfragen und die damit zusammenhängenden Problemkreise beendet werden.

Der Entscheidung vorgeschaltet war ein von der BBF beauftragtes Moderationsverfahren, in dem unter anderem alle vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen synoptisch gegenübergestellt und ausgewertet wurden. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden mehrere Standortvarianten anhand der vorliegenden Daten im Hinblick auf die Unternehmensziele der BBF (Rentabilität, hohes Betriebsergebnis, Attraktivität des Unternehmens für Privatbeteiligung), die Ziele bezogen auf Volkswirtschaft und Verkehrspolitik und die Ziele bezogen auf die Landesplanung und den Umweltschutz verglichen und bewertet.

Aus der qualitativen Gesamtbewertung wurde die dem Senatsbeschluß und den Beschlüssen der BBF-Gremien zugrundeliegende Gemeinsame Empfehlung entwickelt. Sie berücksichtigt **vor allem**,

- die Haushaltslage des Bundes und der Länder Berlin und Brandenburg. Der von der renommierten Investment-Bank Barclays de Zoete Wedd Corporate Finance erarbeitete Markttest und die zusätzlich gegebenen Erläuterungen der Markttest-Verfasser berechnen, daß die Belastung der öffentlichen Hand im Falle des Ausbaus von Schönefeld deutlich geringer wäre als im Falle des Neubaus in Sperenberg,
- daß der ursprünglich angenommene Bedarf für einen Flughafen, auf dem bis zu 60 Millionen Passagiere abgefertigt werden können – ein wesentliches Argument, das angesichts des Flächenbedarfs für Sperenberg gesprochen hätte – nicht nachweisbar ist,
- daß in Schönefeld die Möglichkeit eines bedarfsgerechten modularen Ausbaus während des laufenden Betriebes gegeben ist, der es ermöglicht, auch auf kurzfristige Veränderungen in der Bedarfsentwicklung einzugehen,
- daß die kostengünstigeren Anbindungsmöglichkeiten auf Schiene und Straße nach Berlin und in die Region für Schönefeld sprechen,
- und daß durch die schrittweise Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof eine wesentliche Reduzierung der von Fluglärm Betroffenen erreichbar ist.

Eine Verständigung der Anteilseigner auf einen Flughafenneubau in Sperenberg war und ist, vor allem angesichts geringeren Passagieraufkommens und ungelöster Finanzierungsprobleme (besonders bei der Verkehrsanbindung), aus den oben genannten Sachgründen nicht möglich. Ein weiteres Hinauszögern der Entscheidung, die der Region wirtschaftliche Impulse und eine klare Perspektive gibt, wäre angesichts der Dringlichkeit unverantwortbar gewesen.

Es ist nun umgehend ein Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Schönefeld vorzubereiten. Berlin wird im Rahmen dieses Verfahrens insbesondere darauf hinwirken, daß durch die Optimierung des Flughafenlayouts sowie qualitativ hochwertige Lärmschutzmaßnahmen die Auswirkungen auf die von dem Flughafenausbau betroffenen Menschen so gering als möglich bleiben.

Berlin, den 4. Juli 1996

Der Senat von Berlin

Diepgen  
Regierender Bürgermeister

## Anlage 1

**Gemeinsame Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, Matthias Wissmann, des Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Eberhard Diepgen und des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg, Manfred Stolpe zum Flughafenkonzept Berlin/Brandenburg**

Das Land Brandenburg, das Land Berlin und die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, sind Gesellschafter der Berlin Brandenburg Flughafenholding GmbH. Im Konsortialvertrag von 1991 haben diese Gesellschafter die Konzentration des Flugbetriebes auf einen Standort als Ziel vorgegeben. Der Gesellschafter Brandenburg hält hierfür den Standort Sperenberg für besonders geeignet.

Für den heute erkennbaren Bedarf und unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der BBF haben sich die Gesellschafter nach umfangreichen Abstimmungsgesprächen darauf verständigt, den Standort Schönefeld über das Integrationskonzept als Single-Standort zu entwickeln.

**Konsensbeschuß**

Die Gesellschafter der BBF beschließen einstimmig folgendes Konzept für das Unternehmen BBF und den Ausbau der Flughafenkapazitäten für die Region Berlin/Brandenburg:

1. Unternehmenskonzept. Die Gesellschafter geben ein schlüssiges Unternehmenskonzept vor, das die Geschäftsführung in Zusammenarbeit mit den Gremien des Unternehmens umsetzt. Das Konzept betrifft unter anderem
  - Finanzen, Sanierung und Optimierung der Struktur,
  - Organisation, Personal, Führung, Verhältnis BBF zu den Tochtergesellschaften BFG und FBS,
  - Standortkonzept, mittel- und langfristige Konzeption einschließlich Baufeld-Ost,
  - Rahmenbedingungen der Privatisierung, Form und Ablauf.
2. Privatisierung. Von den Gesellschaftern der BBF wird die Privatisierung der BBF vorbereitet. Hierzu ist das Konzept für die Privatisierung zu entwickeln. Das betrifft insbesondere
  - Voraussetzungen und Optionen der Privatisierung,
  - Zeitplan und Ablauf der Privatisierung.
3. Qualifizierte Ertüchtigung von Schönefeld als Single-Standort unter Beteiligung privater Investoren. Angepaßt an die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, unter Berücksichtigung der Haushaltslage der Gesellschafter und nach Prüfung aller für und gegen die Standorte Schönefeld und Sperenberg sprechenden Argumente entscheiden sich die Gesellschafter für die Entwicklung des Standortes Schönefeld als Single-Standort unter Nutzung der vorhandenen Flughafeneinrichtungen (Integrations-Konzept) und geben der BBF damit die Basis einer wirtschaftlichen Entwicklung.
 

Hierzu soll eine weitere parallel zu betreibende Start- und Landebahn vorgesehen werden. Bereits für die erste Investitionsphase ist die Beteiligung privater Investoren vorgesehen. Die hierzu erforderlichen Schritte werden im Rahmen der festgelegten Unternehmens- und Privatisierungskonzeption von den Gesellschaftern eingeleitet.

Die Gesellschafter sind sich bewußt, daß die Realisierbarkeit des Standortes Schönefeld in einem Planfeststellungsverfahren rechtssicher festgestellt werden muß. Die Gesellschafter verpflichten sich, bis zur Herstellung der Baureife für den Single-Flughafen Schönefeld die Flächen in Sperenberg vorsorglich freizuhalten.

Über die weitere Entwicklung in Sperenberg nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens bleiben der Bund und das Land Brandenburg im Gespräch.
4. Rechtssichere Gestaltung. Die rechtlichen Grundlagen für die qualifizierte Ertüchtigung des Single-Standortes Schönefeld werden nach der Prüfung in einem umfassenden Planfeststellungsverfahren rechtssicher geschaffen:
  - Beschleunigungsgesetz. Hierzu wird das bis zum 31. Dezember 1999 geltende Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz genutzt.
  - Planfeststellung. Die Planfeststellung und die luftrechtliche Genehmigung für den Flughafen Schönefeld erfolgt durch das Land Brandenburg. Dabei wird das Land Berlin beteiligt, beide Länder werden hierzu eine Vereinbarung treffen.
5. Schließung innerstädtischer Flughäfen. Keiner der gegenwärtigen und künftigen Gesellschafter der BBF beabsichtigt, einen der vorhandenen Standorte Tempelhof oder Tegel als Flughafen weiter zu betreiben. Dieses wird eine der Vorgaben bei der Privatisierung sein. Die Gesellschafter gehen davon aus, daß die bestehenden innerstädtischen Verkehrsflughäfen wie folgt geschlossen werden:
  - Schließung von Tempelhof. Nach Vorliegen der gerichtlich überprüften und rechtskräftigen Planfeststellung für den Single-Standort Schönefeld wird der Verkehrsflughafen Tempelhof geschlossen.
  - Schließung von Tegel. Der Verkehrsflughafen Tegel wird spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld geschlossen.
6. Verkehrsanbindung. Der Bund wird gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG die angemessene Anbindung des Standortes Schönefeld an das regionale und überregionale Bahnnetz (Flughafenexpress, S-Bahn, IR, IC, ICE) sowie an die Bundesautobahnen sicherstellen. Berlin und Brandenburg werden die Straßenanbindungen (Berlin auch innerstädtisch) zügig und bedarfsgerecht ausbauen. Berlin mit Unterstützung des Bundes beabsichtigt die Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 bis zum Terminalbereich in Schönefeld.
7. Privatisierungs-Management. Für die vorgesehene Privatisierung wird von den Gesellschaftern eine Privatisierungs-Lenkungsgruppe eingerichtet. Die Gesellschafter der BBF schaffen somit die Voraussetzungen für die Privatisierung der BBF und die Realisierung des Single-Standortes Schönefeld. Die Federführung für diese Phase liegt bei dem hierfür zu schaffenden Lenkungsausschuß.
8. Vorbereitende Planungskapazitäten. Zeitgleich zu den Privatisierungsmaßnahmen wird ohne Präjudizierung mit den vorbereitenden Planungsarbeiten begonnen. Alle standortspezifischen Voraussetzungen werden mit dem Ziel der Standortoptimierung planerisch bearbeitet. Hierzu werden die erforderlichen Planungskapazitäten organisatorisch effizient und unter Einbindung des Know-hows externer privater Unternehmen sowie der BBF geschaffen. Diese stehen nach Abschluß der Privatisierung den neuen privaten Gesellschaftern für die Erarbeitung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur Verfügung. Dadurch werden alle zeitgleichen Möglichkeiten der Beschleunigung genutzt.
9. Ergänzung des Konsortialvertrages. Über die Realisierung des Unternehmens- und Privatisierungskonzepts wird der Konsortialvertrag von 1991 ergänzt.

Berlin, den 28. Mai 1996

Ministerpräsident des Landes Brandenburg  
Manfred Stolpe

Regierender Bürgermeister des Landes Berlin  
Eberhard Diepgen

Bundesminister für Verkehr  
Matthias Wissmann

Zu dem Konsensbeschluß vom 28. Mai 1996 vereinbaren die Gesellschafter folgende Anlage:

1. Zum Punkt 1., Abs. „Finanzen“

Der Bund und das Land bringen Gesellschafterdarlehen, die an BFG gewährt wurden, in das Stammkapital der BBF ein. Zur Beibehaltung der Gesellschafteranteile von Bund, Land Berlin und Land Brandenburg bringt das Land Brandenburg Gesellschaftermittel (Gesellschafterdarlehen 1994 bis 1996) in die BBF ein. Einzelheiten werden durch die Gesellschafter vereinbart.

2. 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“

Der Bund wird kooperativ bei einer qualitativen Entwicklung des Standortes Sperenberg im Hinblick auf verbleibende Altlasten mitwirken.

4. Zum Punkt 6., „Verkehrsanbindung“

Es besteht Einvernehmen, daß der Flughafenexpress auf der Strecke Lehrter Bahnhof, Bahnhof Papestraße, Flughafen Schönefeld verkehrt. Für die Straßenanbindung ist die A 113, soweit möglich ohne Untertunnelung, neu zu bauen.

Anlage 2

**Bundesministerium für Verkehr**

Der Staatssekretär

An den  
Chef der Senatskanzlei Berlin  
Herrn Staatssekretär Kähne  
Berliner Rathaus

10173 Berlin

Bonn, den 5. Juni 1996  
Geschäftszeichen A 21/20.70.95-06

Sehr geehrter Herr Kollege Kähne,

auf Ihre Bitte hin, bestätige ich, daß der Bund folgende Investitionen für Verkehrsanbindung des auszubauenden Flughafens Schönefeld übernehmen wird.

Die unmittelbare Anbindung des Flughafens an das Straßennetz erfolgt nach Osten an die A 113 und nach Westen an die B 96. Nach dem Untersuchungsbericht „Straßenverkehrsanbindung der BBI-Standorte“ vom 25. April 1995 sind hierfür rund 10 km Aus- und Neubaumaßnahmen erforderlich, die ein Investitionsvolumen von 145 Mio. DM umfassen, das der Bund tragen wird. Der Bund wird außerdem den Bau der A 113 zwischen dem Berliner Innenring (A 100) und dem Flughafen sowie den Anschluß an den Berliner Ring (A 10) sicherstellen.

Der Bund wird den für die Führung von Airport-Expresszügen vom Lehrter Bahnhof über den Bahnhof Papestraße zum Flughafen Schönefeld notwendigen zweigleisigen Ausbau der Verbindungskurve von der Dresdener Bahn auf den Berliner Außenring (sogenannte Mahlower Kurve) übernehmen, wozu nach dem Untersuchungsbericht „Schienenverkehrsanbindung der BBI-Standorte“ vom 20. April 1995 rund 200 Mio. DM erforderlich sind. Der Bund wird außerdem den sogenannten Lückenschluß auf der „Dresdener Bahn“ im Rahmen des „Pilzkonzeptes“ sicherstellen.

Eine Finanzierung des auf Brandenburger Gebiet befindlichen Teils der U 7, die nach der gemeinsamen Empfehlung vom 28. Mai vorgesehen ist, wird der Bund auf Grundlage der von den Ländern Berlin und Brandenburg vorzulegenden Planungsunterlagen (Kosten, Zeitvorstellungen) im Rahmen der zugesagten Unterstützung prüfen.

Ziel des Bundes ist es, nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen die Maßnahmen zur Verkehrsanbindung zeitgerecht bis zu einer Inbetriebnahme von Schönefeld als Single-Standort zu realisieren. Wesentliche Eingangsgröße hierfür ist die in nächster Zeit zu konkretisierende Zeitschiene für den Flughafenausbau.

Ich hoffe, damit den Sachstand klargestellt zu haben.

Einen Abdruck dieses Schreibens übersende ich Herrn Minister Dr. Linde.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Dr. Sandhäger