

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn, Renate Künast, Cornelia Behm, Lisa Paus, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Transparenz bei der Aufklärung der Brandschutzprobleme am geplanten Flughafen Berlin Brandenburg**

Die Verschiebung der Eröffnung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg (BER), der am 3. Juni 2012 eröffnet werden sollte, verursacht eine Reihe finanzieller, organisatorischer und rechtlicher Probleme, sowohl für die Betreibergesellschaft, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, als auch für die Anteilseigner der öffentlichen Hand, den Bund und die Länder Berlin und Brandenburg.

Der Bund ist mit 26 Prozent Anteilseigner der Flughafengesellschaft des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg (BER). Er nimmt seine Interessen durch zwei Staatssekretäre aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie aus dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) im Aufsichtsrat wahr. Er steht ebenso wie die Bundesländer Berlin und Brandenburg in der Verantwortung, für eine lückenlose Aufklärung des Flughafenskandals zu sorgen.

Es muss geklärt werden, warum die Anteilseigner der Flughafengesellschaft erst wenige Wochen vor der geplanten Eröffnung erkannt haben wollen, dass es massive Probleme bei der Fertigstellung des Projektes gab, obwohl die Probleme so umfangreich sind, dass sie nach aktuellem Stand voraussichtlich zu einer Bauverzögerung von fast einem Jahr führen. Dies betrifft insbesondere die Probleme mit der Brandschutzanlage, bei der die Verantwortlichen in der Flughafengesellschaft und im Aufsichtsrat davon ausgingen, dass ein halbjähriger halbautomatischer Interimsbetrieb mit Hilfskräften, bezeichnet als Mensch-Maschine-Lösung, im Katastrophenfall das Leben von tausenden Fluggästen und Beschäftigten hätte schützen können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Um welche Informationen zu den Problemen mit der Entrauchungsanlage haben Aufsichtsrat oder einzelne Aufsichtsratsmitglieder die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft wann gebeten, nachdem die Brandenburger Staatskanzlei bereits im März 2012 davon Kenntnis erhalten hatte, dass die Probleme auf der Baustelle in Schönefeld insbesondere beim Brandschutz so umfassend waren, dass die Eröffnung des Flughafens Anfang Juni 2012 ernsthaft in Gefahr war (Bericht der Berliner Morgenpost vom 22. Mai 2012)?

2. Welche Personen von welchen Institutionen waren am 29. Februar 2012 auf der Krisensitzung zum Stand der Abnahmen des Fluggastterminals für den Flughafen BER anwesend (Bericht der Berliner Morgenpost vom 22. Mai 2012)?
  - a) Wem lagen die dort protokollierten Ergebnisse wann vor?
  - b) Zu welchen inhaltlichen und zeitlichen Erkenntnissen kam es auf dieser Krisensitzung?
  - c) Welche Konsequenzen wurden durch wen auf der Basis der dort erlangten Erkenntnisse gezogen?
3. Wann wurde der Vorsitzende der Geschäftsführung des Flughafens BER, Prof. Dr. Rainer Schwarz, vom Generalplaner, der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International (pg bbi), darüber informiert, dass die im Brandschutzkonzept geforderte Verknüpfung der Brandmeldeanlage und Gebäudeautomation für die Entrauchung im Fluggastterminal nicht gewährleistet werden könne und dass diese fehlende Überbrückung bis zur vollständigen Fertigstellung mit einer Handbedienlösung („Mensch-Maschine-Schnittstelle“) überbrückt werden müsse?
4. Wann und von wem wurde der Aufsichtsrat des Flughafens BER oder wurden einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern zum ersten Mal über die Absicht unterrichtet, ein Interimskonzept für den Betrieb der Entrauchungsanlage mit einer Handbedienlösung zu beantragen?
5. Wann haben welche Vertreter des Aufsichtsrates des Flughafens BER daraufhin mündlich oder schriftlich Auskunft darüber erbeten,
  - a) ob ein solches Konzept baubehördlich genehmigungsfähig ist,
  - b) welche Kosten mit der Umsetzung des Konzeptes verbunden wären und wie diese zu finanzieren seien,
  - c) welche Auswirkungen auf den Betrieb des Flughafens damit verbunden gewesen wären und
  - d) ob ein Konzept für den nachträglichen Einbau der vollautomatischen Entrauchungsanlage unter Vollbetrieb des Flughafens vorgelegen habe?
6. Hat die Bundesregierung ihrerseits geprüft, ob die vorgeschlagene Interimslösung für den Flughafen BER ggf. nicht genehmigungsfähig sein könnte?
7. Wie begründen die Mitglieder der Bundesregierung im Aufsichtsrat ihr Einverständnis mit der risikoreichen Interimslösung für den Betrieb der Entrauchungsanlage am Flughafen BER?
8. Lag der Bundesregierung ein Konzept vor, wie das ursprüngliche Brandschutzsystem nach einer Eröffnung des Flughafens BER auf Grundlage der dann angestrebten Interimslösung im laufenden Betrieb realisiert worden wäre?

Inwieweit geht die Bundesregierung davon aus, dass notwendige Um- und Einbauten im laufenden Betrieb möglich gewesen wären?
9. Welche Probleme mit der Entrauchungsanlage für den Flughafen BER und deren Genehmigungsfähigkeit wurden seitens der Baubehörde gegenüber der Flughafengesellschaft und dem Aufsichtsrat kommuniziert?
  - a) Welche Informationen und Schriftwechsel lagen der Flughafengesellschaft wann vor?
  - b) Welche Informationen und Schriftwechsel lagen den Aufsichtsratsmitgliedern bzw. ihren sie entsendenden Behörden wann vor?

10. Welche Informationen (Briefe, E-Mails etc.) der beteiligten Baufirmen und des Herstellers der Entrauchungsanlage zu den technischen Problemen der Anlage lagen der Flughafengesellschaft, den Mitgliedern des Aufsichtsrats und Bundesministerien und nachgeordneten Behörden jeweils wann vor?
11. Welcher Schriftwechsel (unabhängig von der Zulassungsproblematik mit den Brandschutzklappen) lag der Flughafengesellschaft, den Mitgliedern des Aufsichtsrats und Bundesbehörden und -ministerien zu den Problemen mit der Entlüftung und Automatisierung der Entrauchungsanlage jeweils wann vor?
12. Welche Schwerpunkte hinsichtlich des vorliegenden Brandschutzkonzepts hat der übergeordnete Brandschutzgutachter in seinem Schreiben vom 20. Juni 2012 genannt, und welche technischen Lösungen sind aus seiner Sicht erforderlich, um die Entrauchungsanlage für den Flughafen BER genehmigungsfähig zu machen?
13. Trifft es zu, dass für das beabsichtigte Interimskonzept für den Flughafen BER zum Betrieb der Entrauchungsanlage mit etwa 700 Personen bereits Verträge abgeschlossen wurden?  
Falls ja, wann erfolgten die Vertragsabschlüsse, mit welcher Laufzeit, und zu welchen finanziellen Konditionen?  
Welche Kosten sind entstanden?
14. Trifft es zu, dass an der Entrauchungsanlage des Flughafens BER mehrfach technische Veränderungen planerisch und baulich vorgenommen wurden?  
Falls ja, welche konkreten Veränderungen wurden wann vorgenommen, welche zeitlichen Verzögerungen und welche Zusatzkosten waren damit verbunden, und was waren die Gründe für die notwendig gewordenen Umplanungen?
15. Seit wann war dem Aufsichtsrat oder einzelnen Mitgliedern bekannt, dass die Flughafengesellschaft eine Taskforce Brandschutz eingerichtet hat?
16. Für welche Probleme und wann wurde die Taskforce Brandschutz für den Flughafen BER eingerichtet?
17. Wer hat in der Taskforce Brandschutz für den Flughafen BER jeweils mitgearbeitet, mit welchen konkreten inhaltlichen und zeitlichen Zielsetzungen, und mit welchen Ergebnissen?
  - a) Welche Gremien, Behörden oder sonstige Institutionen haben in dieser Taskforce zusammengearbeitet?
  - b) Inwieweit waren Vertreter der Anteilseigner in die Taskforce Brandschutz eingebunden bzw. erhielten die Protokolle dieser Taskforce?
  - c) Ist die Baugenehmigungsbehörde einbezogen gewesen, und falls ja, seit wann?
  - d) Sollte die Taskforce Alternativen zum automatischen Brandschutzbetrieb erarbeiten?
18. Von wann bis wann hat die Taskforce Brandschutz für den Flughafen BER sich mit dem Problem der Entrauchungsanlagen beschäftigt?
  - a) Wie viele Sitzungstermine gab es in dieser Zeit, und wann fanden diese statt?
  - b) An wen wurden die Ergebnisse und Sitzungsprotokolle weitergeleitet?  
Wurden Bundesministerien, nachgeordnete Behörden und der Aufsichtsrat informiert?

19. Zu welchen Ergebnissen ist die Taskforce Brandschutz für den Flughafen BER abschließend gekommen?  
Welche Maßnahmen wurden daraufhin durch wen beschlossen und umgesetzt bzw. nicht umgesetzt?
20. Welche Erkenntnisse liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt vor, in welcher Form und in welchem Umfang den beteiligten Baufirmen und/oder dem Hersteller der Entrauchungsanlage Schuld an den technischen Problemen mit der Entrauchungsanlage und den Brandschutzklappen zukommt?
21. Inwieweit geht die Bundesregierung heute noch davon aus, dass die Brandschutzproblematik der einzige Grund für die erneute Verschiebung des Eröffnungstermins war, oder liegen ihr mittlerweile auch Erkenntnisse vor, dass der Eröffnungstermin auch ohne diese Thematik nicht hätte gehalten werden können?
- a) Wenn ja, welche ggf. neuen Erkenntnisse sind dies?
- b) Wenn nein, was spricht aus Sicht der Bundesregierung für die These, dass es allein die Brandschutzproblematik war?
22. Inwieweit geht die Bundesregierung davon aus, dass schuldhaftes Verhalten von einem oder mehreren der beteiligten Akteure bei der Realisierung der Entrauchungsanlage zu Regressforderungen führen wird?
- a) Wenn ja, wer ist aus heutiger Sicht regresspflichtig?
- b) Wenn nein, was spricht aus Sicht der Bundesregierung dafür, dass keine Regressforderungen erhoben werden sollten?

Berlin, den 17. Juli 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**