

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Renate Künast, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/10338 –

Transparenz bei der Aufklärung der Brandschutzprobleme am geplanten Flughafen Berlin Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Betreiber-gesellschaft, 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.

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)?

Die beiden vom Bund entsandten Aufsichtsrats (AR)-Mitglieder der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB) haben erstmals aus dem zur Sitzung am 20. April 2012 dem Aufsichtsrat vorgelegten Controllingbericht erfahren, dass kein vollautomatischer Betrieb der Brandschutzanlage zum 3. Juni 2012 möglich sein wird. Zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 wurde daher dem Aufsichtsrat von der Geschäftsführung als Interimsmaßnahme ein „Mensch-Maschine-Schnittstelle“-Konzept vorgestellt. Auf dieser Grundlage wurde der Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 in der Sitzung des AR am 20. April 2012 im Ergebnis als erreichbar angesehen.

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)?

Hierzu hat die FBB mitgeteilt:

Bei der Sitzung am 29. Februar 2012 handelte es sich um die erste Sitzung der Task Force Brandschutz. Anwesend waren Vertreter der Staatskanzlei Brandenburg, des Bauordnungsamtes Dahme-Spreewald, der Planungsgemeinschaft pg bbi, des übergeordneten Brandschutzsachverständigen und der FBB.

Die Vertreter des Bundes waren nicht Mitglied der Task Force.

- a) Wem lagen die dort protokollierten Ergebnisse wann vor?

Das Protokoll wurde anschließend an die Teilnehmer der Sitzung verteilt.

- b) Zu welchen inhaltlichen und zeitlichen Erkenntnissen kam es auf dieser Krisensitzung?

In der ersten Sitzung der Task Force Brandschutz am 29. Februar 2012 wurde festgelegt, dass der Brandschutz – zur Sicherstellung des Eröffnungstermins am 3. Juni 2012 – besonderer Maßnahmen bedarf.

- c) Welche Konsequenzen wurden durch wen auf der Basis der dort erlangten Erkenntnisse gezogen?

Gemäß Abstimmung sollte der Brandschutz mittels zusätzlicher Mitarbeiter gewährleistet werden, sodass ein entsprechendes Inbetriebnahmekonzept angefertigt wurde.

Die Vertreter des Bundes waren nicht Mitglied der Task Force.

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?

Die FBB teilte hierzu mit:

Die Planungsgemeinschaft pg bbi unterbreitete als gesamtverantwortlicher Generalplaner und Koordinator der Baustelle im Januar 2012 als Kompensation des eingetretenen Bauverzugs den Vorschlag einer Halbautomatisierung der Entrauchungsanlage (Mensch-Maschine-Schnittstelle). Die Geschäftsführung wurde im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung umgehend darüber informiert.

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?

Die FBB teilte hierzu mit:

Durch die Teilnahme der Staatskanzlei Brandenburg an der Task Force Brandschutz war ab Ende Februar 2012 ein Informationsaustausch hinsichtlich des Interimskonzepts gegeben. Der Aufsichtsrat wurde durch den Controllingbericht 01/12 über die Notwendigkeit des Interimskonzepts in Kenntnis gesetzt. Informationen über die weiteren Abstimmungen mit dem Bauordnungsamt und die Abgabe des „Antrags auf Nutzung vor Fertigstellung nach § 76.3 Brandenburgische Bauordnung“ erfolgten in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012.

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?

Die hier angesprochene Problematik war Gegenstand einer intensiven Erörterung im Aufsichtsrat am 20. April 2012.

6. Hat die Bundesregierung ihrerseits geprüft, ob die vorgeschlagene Interimslösung für den Flughafen BER ggf. nicht genehmigungsfähig sein könnte?

Die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit ist nicht Aufgabe der Bundesregierung. Ob technische Übergangslösungen genehmigungsfähig sind, hat abschließend die Bauaufsichtsbehörde zu prüfen.

7. Wie begründen die Mitglieder der Bundesregierung im Aufsichtsrat ihr Einverständnis mit der risikoreichen Interimslösung für den Betrieb der Entrauchungsanlage am Flughafen BER?

Dem Aufsichtsrat wurde in der Sitzung vom 20. April 2012 die Interimslösung der Geschäftsführung zur Kenntnis berichtet. Weder die Geschäftsführung noch die verantwortlichen Generalplaner noch die Bauüberwachung pg bbi haben aufgrund des nicht vollautomatischen Betriebs der Entrauchungsanlage Bedenken hinsichtlich der zum 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme geäußert; vielmehr wurde dieses Vorgehen als machbar dargestellt.

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?

Die FBB teilte hierzu mit:

Durch den verantwortlichen Generalplaner pg bbi lag der Geschäftsführung ein Grobkonzept für die Vollautomatisierung des Brandschutzes bis Ende 2012 vor. Die Geschäftsführung setzte den Aufsichtsrat am 20. April 2012 darüber in Kenntnis.

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?

Zwischen Baubehörde und Flughafengesellschaft fand und findet ein regelmäßiger Austausch zu allen genehmigungsrelevanten Themen und Problemstellungen statt. Die Mitteilung, dass dem Interimskonzept nicht gefolgt werden kann, erfolgte durch die Baubehörde Ende April 2012.

- b) Welche Informationen und Schriftwechsel lagen den Aufsichtsratsmitgliedern bzw. ihren sie entsendenden Behörden wann vor?

Eine Kommunikation seitens der Baubehörde gegenüber den Aufsichtsratsmitgliedern des Bundes erfolgte nicht.

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?

Der Aufsichtsrat erhält keine Informationen der beteiligten Firmen. Diese stehen im Auftragsverhältnis zur FBB. Solche Informationen gehören zum operativen Geschäft und werden dem Aufsichtsrat nicht übermittelt. Die FBB ist nur verpflichtet, ihre diesbezüglichen Erkenntnisse dem Aufsichtsrat weiterzugeben.

Zwischen den Projektbeteiligten findet im Rahmen eines Großprojekts auf verschiedenen Arbeitsebenen ein umfangreicher Informationsaustausch (Briefe, E-Mails, Besprechungen) zu zahlreichen Sachverhalten statt. Die technische Bewertung der Informationen oblag der verantwortlichen Planungsgemeinschaft

pg bbi. Diese äußerte auf Grundlage der vorliegenden Informationen zur Entrauchung keine Bedenken hinsichtlich der zum 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme.

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?

Hinsichtlich dieser Fragestellung wird auf die in der Antwort zu Frage 10 enthaltenen Ausführungen verwiesen.

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?

Der Bundesregierung ist das Schreiben vom 20. Juni 2012 nicht bekannt. Die FBB hat hierzu Folgendes mitgeteilt:

Die genannten Schwerpunkte betreffen die Themen Brandschutzkonzept, baulicher und konstruktiver Brandschutz sowie Inbetriebnahmen der Brandschutzanlagen. Es wird zurzeit noch an den notwendigen Voraussetzungen für die Genehmigungsfähigkeit der Anlage gearbeitet.

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?

Die FBB teilt hierzu mit:

Nein, dies trifft nicht zu. Die FBB ist diverse Dienstleistungsverträge eingegangen, aus denen Servicekräfte abgerufen werden können. Aus diesen Verträgen heraus wären die notwendigen Mitarbeiter – im Rahmen der vertraglichen Möglichkeiten und Regelungen – bestellt worden. Von daher wurden keine Mitarbeiter direkt eingestellt, sondern die vergebenen Dienstleistungsverträge genutzt.

Für den interimswise Einsatz der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ und deren Bedienung waren insgesamt nur ca. 50 Mitarbeiter in mehreren Schichten vorgesehen. Dieses Personal wird infolge der Verschiebung des Inbetriebnahmeterrmins weiterhin als Brandwache auf der Baustelle eingesetzt, sodass keine Mehrkosten entstanden sind.

Die angesprochenen 700 Personen sollten eingesetzt werden, um gegebenenfalls in den ersten Betriebstagen bzw. -wochen auftretende Fehler und Instabilitäten in den Systemen und Anlagen der Gebädefunktionssteuerung manuell abfangen zu können.

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?

Die FBB teilt hierzu mit:

Infolge der Umsetzung der neuen EU-Sicherheitsvorschriften und der Errichtung von zwei Pavillons ab 2010 erhöhte sich die Komplexität der Entrauchungsanlage vor allem im Bereich Terminalhalle enorm. Von planerischen und baulichen Anpassungen waren auch die Verknüpfungen und Schnittstellen zu den sonstigen sicherheitsrelevanten Systemen in erheblichem Umfang betroffen.

Seit Jahresende 2010 waren bei den Ausführungsleistungen Technische Gebäudeausrüstung erstmals Verzögerungen entstanden. Seit Mitte 2011 sind infolge der Erweiterung der Entrauchungsanlage bei den Brandschutzanlagen Bauablaufstörungen entstanden. Entgegen den Erwartungen der FBB konnten diese Probleme auch nicht durch Umstellungen der Bauabläufe und Beschleunigungen hinreichend beseitigt werden. Die Mehraufwendungen im Bereich Entrauchung sind in der Hochrechnung der Gesamtbaukosten für den Flughafen BER enthalten.

15. Seit wann war dem Aufsichtsrat oder einzelnen Mitgliedern bekannt, dass die Flughafengesellschaft eine Taskforce Brandschutz eingerichtet hat?

Bei der Task Force Brandschutz handelte sich nicht um eine Arbeitsgruppe des Aufsichtsrats, sondern um eine Arbeitsgruppe im Rahmen des operativen Geschäfts der Flughafengesellschaft. Ob und wann die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder von der Geschäftsführung über die Einrichtung der Arbeitsgruppe informiert wurden, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

16. Für welche Probleme und wann wurde die Taskforce Brandschutz für den Flughafen BER eingerichtet?

Da für die Sicherstellung der Eröffnung am 3. Juni 2012 insbesondere der Brandschutz besonderer Maßnahmen bedurfte, wurde Ende Februar 2012 die Task Force Brandschutz 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?

In der Task Force Brandschutz waren die Staatskanzlei Brandenburg, das Bauordnungsamt Dahme-Spreewald, der Generalplaner und die Bauüberwachung pg bbi, der übergeordnete Brandschutzsachverständige und die FBB vertreten.

- a) Welche Gremien, Behörden oder sonstige Institutionen haben in dieser Taskforce zusammengearbeitet?

Hierzu wird auf die Ausführungen zu Frage 2 verwiesen.

- b) Inwieweit waren Vertreter der Anteilseigner in die Taskforce Brandschutz eingebunden bzw. erhielten die Protokolle dieser Taskforce?

Vonseiten der Anteilseigner war die Staatskanzlei Brandenburg vertreten.

- c) Ist die Baugenehmigungsbehörde einbezogen gewesen, und falls ja, seit wann?

Der Landkreis Dahme-Spreewald war als Genehmigungsbehörde an allen Sitzungen der Task Force Brandschutz beteiligt.

- d) Sollte die Taskforce Alternativen zum automatischen Brandschutzbetrieb erarbeiten?

Die Alternative zum automatischen Brandschutzbetrieb, ein halbautomatischer Betrieb mit „Mensch-Maschine-Schnittstelle“, wurde durch die Planungsgemeinschaft pg bbi vorgeschlagen. Die Task Force Brandschutz diente unter anderem der transparenten Kommunikation der ergriffenen Maßnahmen und Feinabstimmung dieses Konzepts.

18. Von wann bis wann hat die Taskforce Brandschutz für den Flughafen BER sich mit dem Problem der Entrauchungsanlagen beschäftigt?

Die Task Force Brandschutz hat sich im Zeitraum von Ende Februar 2012 bis Anfang Mai 2012 mit dem Brandschutz für den Flughafen BER beschäftigt.

- a) Wie viele Sitzungstermine gab es in dieser Zeit, und wann fanden diese statt?

Diese Task Force Brandschutz tagte am 29. Februar 2012, 16. März 2012, 4. April 2012, 19. April 2012 und am 3. Mai 2012.

- b) An wen wurden die Ergebnisse und Sitzungsprotokolle weitergeleitet? Wurden Bundesministerien, nachgeordnete Behörden und der Aufsichtsrat informiert?

Die Protokolle wurden anschließend an die Teilnehmer der Sitzung verteilt. Über den aktuellen Stand hinsichtlich Entrauchung wurde dem Aufsichtsrat im Controllingbericht 01/12 berichtet. Weitere Informationen erfolgten in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012.

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?

Die Task Force Brandschutz wurde als Arbeitsgruppe zur Erörterung und Abstimmung der brandschutztechnischen Sachverhalte und zur Sicherstellung des Eröffnungstermins am 3. Mai 2012 eingerichtet. In diesem Sinne liegt weder ein „Abschlussergebnis“ vor noch wurden Beschlussfassungen getroffen.

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?

Der Bundesregierung liegen keine abschließenden Erkenntnisse vor.

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?
- Wenn ja, welche ggf. neuen Erkenntnisse sind dies?
 - Wenn nein, was spricht aus Sicht der Bundesregierung für die These, dass es allein die Brandschutzproblematik war?

Die Brandschutzproblematik war nach dem Vortrag der FBB der entscheidende Grund für die Verschiebung des Eröffnungstermins. Eine spekulative rückblickende Betrachtung ist nicht zielführend. Es bleibt aber abzuwarten, ob sich insoweit weitere Erkenntnisse ergeben.

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?
- Wenn ja, wer ist aus heutiger Sicht regresspflichtig?
 - Wenn nein, was spricht aus Sicht der Bundesregierung dafür, dass keine Regressforderungen erhoben werden sollten?

Die FBB macht zurzeit Regressansprüche gegen mitverantwortliche Planungsbüros geltend.

Im Übrigen ist es nicht zutreffend, dass keine Regressforderungen erhoben werden.