

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion Die Linke und der Piratenfraktion
auf

**Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Aufklärung der Ursachen,
Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im
Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER)**

I.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin richtet gemäß Artikel 48 der Verfassung von Berlin einen Untersuchungsausschuss ein, der die Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) aufklären soll.

II.

Der Ausschuss besteht aus 9 Mitgliedern (3 Mitglieder der SPD-Fraktion, zwei Mitglieder der CDU-Fraktion, zwei Mitglieder der Fraktion Bündnis 90/Grüne, ein Mitglied der Fraktion Die Linke und einem Mitglied der Piratenfraktion) sowie deren Stellvertretern. Fraktionen mit nur einem Mitglied können ein beratendes Mitglied entsenden.
Jede Fraktion erhält für die personelle Ausstattung eine pauschale Erstattung nach § 8 Abs. 6 des Fraktionsgesetzes. Diese beträgt für die Dauer der Tätigkeit des Untersuchungsausschusses bis zu 50.000 Euro jährlich; § 10 Abs. 1 des Fraktionsgesetzes gilt entsprechend.

III.

Der Untersuchungsausschuss soll folgende Sachverhalte prüfen:

A. Flughafenplanung

- A.1.** Was waren die Hintergründe der Standortentscheidung (Konsensbeschluss) von 1996 für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg und welche Annahmen für Nachtflugbedingungen gingen in diese Entscheidung ein?
- A.2.** Auf welchen wirtschaftlichen und ökologischen Eckdaten sowie Fluggastprognosen basierte die Flughafenplanung nach dem Konsensbeschluss von 1996? Wie hoch waren die damals prognostizierten Baukosten? Welche Gremien haben zu diesem Zeitpunkt diese Planung verabschiedet?
- A.3.** Welche Grundannahmen, Passagierzahlen und Anzahl von Flugbewegungen lagen den Grobplanungen 1998 für den geplanten Großflughafen zu Grunde? Gab es Abweichungen zu der unter A.2. genannten Flughafenplanung in den zugrunde liegenden Eckdaten und Kostenannahmen und worin lagen diese begründet?
- A.4.** Zu welchen Ergebnissen kamen die lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten, die auf Grundlage der ersten Grobplanungen erarbeitet worden waren? Wie waren die Annahmen zur Anzahl der Betroffenen und welche Gebiete wurden identifiziert, für die Immissionsschutzmaßnahmen zu ergreifen sein werden? Wurden die Gutachten zu einem späteren Zeitpunkt aktualisiert oder neu angefertigt, um auf neue oder geänderte Planungen oder Eckdaten einzugehen?
- A.5.** 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? Wurden entsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert? 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?
- A.6.** Nach welchen Kriterien und mit welchen Vorgaben wurden Gutachten des bestimmenden Planfeststellungsverfahrens für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg ausgeschrieben und von wem wurden diese Gutachten erstellt? Wie viele Gutachten gab es im Vorfeld des bestimmenden Planfeststellungsverfahrens und in welchen Punkten unterscheiden bzw. widersprechen sie sich? Wie äußerten sich die Gutachter im Jahr 2000 zu den prognostizierten Lärmwerten im Planfeststellungsverfahren?
- A.7.** Wurden die Anwohner von Planungsbeginn an über absehbare Belastungen durch den neu zu bauenden Flughafen informiert? Wenn nein, warum nicht? Wann sind der Flughafengesellschaft Informationen zugegangen, dass die Flugrouten bei einem Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen um 15° abknicken müssen? Wann hatten die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Vertreter der Anteilseigner der

Flughafengesellschaft davon Kenntnis haben können und wann hatten sie tatsächlich davon Kenntnis? Aus welchem Grund wurde der nicht abknickende, gradlinig verlaufende Verlauf der Flugrouten von der Flughafengesellschaft noch bis Anfang September 2010 in der Öffentlichkeit kommuniziert?

- A.8.** Von welchen Passagierzahlen und welcher Anzahl von Flugbewegungen ging die Flughafengesellschaft bei Einreichung der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für den neuen Großflughafen im Dezember 1999 aus? Mit welchen Immissionsschutzmaßnahmegebieten wurde zu diesem Zeitpunkt gerechnet? Mit welchen notwendigen Kosten für die Schutzmaßnahmen wurde zu diesem Zeitpunkt gerechnet?
- A.9.** Wurden Lärmschutz- und andere drittschützende Regelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss von der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bewusst ignoriert? Wenn ja, hatte der Aufsichtsrat von dieser Vorgehensweise Kenntnis? Wie war die Reaktion des Aufsichtsrates?
- A.10.** Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht? Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen? Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?
- A.11.** Mit welchen staatlichen Einrichtungen Berlins und Brandenburgs wurden die geologische Beschaffenheit des vorgesehenen Baugrundes und dort ggf. bestehende Probleme erörtert? Äußerten diese Einrichtungen Bedenken und worin bestanden diese? Wie wurden seitens der Flughafengesellschaft diese Probleme eingeschätzt und bei der weiteren Planung berücksichtigt? Hatte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft Kenntnis von Problemen mit der geologischen Beschaffenheit des vorgesehenen Baugrundes? Wenn ja, ab welchem Zeitpunkt?
- A.12.** Welche Planungen für Terminal, Flugbetriebsflächen, übrige Flughafeneinrichtungen sowie für Infrastruktur- und Lärmschutzmaßnahmen wurden seit 2000 von wem initiiert und durch wen angefertigt? Welche Kosten wurden für die unterschiedlichen Planungen kalkuliert? Wiesen die Baukörper in den unterschiedlichen Planungen Unterschiede auf? Wenn ja, welche? Auf welcher Planungsgrundlage wurde 2006 mit dem Bau des Flughafens begonnen und basierte dessen Finanzierungskonzept?

B. Informationsfluss und Kontrolle

- B.1** Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert? Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?

- B.2** In welchen Gremien der Flughafengesellschaft wurden die wesentlichen Entscheidungen getroffen?
- B.3.** Auf welche Weise und wie umfänglich waren die von den Ländern Berlin und Brandenburg sowie von der Bundesrepublik entsandten Vertreter im Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung der Berlin Brandenburg Flughafengesellschaft mbH (BBF) über den aktuellen Stand der Realisierung des Bauvorhabens, notwendige Änderungen und die voraussichtlichen Kosten des Projektes informiert? Gab es Phasen, zu denen von dem oben abgefragtem Vorgehen abgewichen wurde, sowohl zu einem höheren oder auch einem geringeren Informationsfluss hin?
- B.4.** Was hat der Senat getan, um seine Rechte als Anteilseigner wahrzunehmen? Wurde im Senat jemals erörtert, Rechte der Flughafengesellschaft gegen ihre Organe wahrzunehmen? In welcher Weise wurden die Interessen des Landes Berlin wahrgenommen?
- B.5.** Wie war die Arbeitsweise der Mitglieder des Aufsichtsrats? Welche Strategien des Controlling wurden verfolgt und welche Aktivitäten entfaltet, damit der bei Baubeginn vorgesehene Kostenrahmen des Projekts sowie der Termin der Inbetriebnahme des neuen Flughafens realisiert werden konnte? Gab es über die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrates und deren Ausschüsse hinaus Kontakte bzw. Rücksprachen zwischen Mitgliedern dieser Gremien? Fanden Sondersitzungen statt, gab es schriftliche Berichte? Welche Personen und Abteilungen Berliner Senatsverwaltungen haben die Vertreter Berlins bei deren Aufsichtsratsstätigkeit unterstützt? Konnten die Vertreter Berlins im Aufsichtsrat in den Senatsverwaltungen auf ausreichenden technischen Sachverstand bzw. ausreichende Erfahrungen zurückgreifen? Wurden vom Aufsichtsrat externe Experten zur Begutachtung oder Bewertung wichtiger Detailfragen der Bauplanung zur Unterstützung ihrer Aufsichtsratsstätigkeit beigezogen?
- B.6.** Auf welche Weise und wie umfänglich wurde der Aufsichtsrat über die Arbeits- und Diskussionsergebnisse der einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrates informiert? Befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit diesen Arbeits- und Diskussionsergebnissen? Wurden in den Ausschüssen Probleme thematisiert, die nachfolgend nicht im Aufsichtsrat behandelt wurden?
- B.7.** Wurde der Aufsichtsrat durch den Sitzungsturnus umfänglich informiert? Warum wurden bei einem Großprojekt wie dem BER nicht häufiger Aufsichtsratsitzungen anberaumt? Wurde der Aufsichtsrat zwischen den Sitzungen z.B. von zwischenzeitlich aufgetretenen Problemen informiert? In welcher Form geschah dies? Wie hat sich der Aufsichtsrat zwischen den Sitzungen z.B. über den Baufortschritt auf eigene Initiative hin informiert?

- B.8.** 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? Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?
- B.9.** 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?
- B.10.** Hat sich der Senat von Berlin mit den anderen beiden Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht? Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner? Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?
- B.11.** Wie und in welchem Umfang hat die Senatskanzlei den Projektfortschritt beobachtet, sich informiert und Stellungnahmen der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft eingefordert? Welche Erkenntnisse hatte die Senatskanzlei z.B. über den Baufortschritt? Welche Maßnahmen hat die Senatskanzlei ergriffen bzw. veranlasst?
- B.12.** 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 Bau durchführung seitens der Flughafengesellschaft und deren Anteilseigner darauf reagiert?
- B.13.** Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt? 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? Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?
- B.14.** 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? Gab es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeter Sonderprüfungen umgegangen?

B.15. Wurden neben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften noch andere Externe mit wirtschaftlicher Beratung oder prüfungsnahen Dienstleistungen beauftragt? Wenn ja, welche Gesellschaften wurden beauftragt und zu welchem Ergebnis führten deren Prüfungen?

C. Vergabe- und Bauphase

C.1. Nach welchen Kriterien wurden 2004 von der Flughafengesellschaft die Generalplanerleistungen für das BBI-Teilobjekt „Fluggastterminal“ vergeben? Was waren die Gründe, diese Aufgabe der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin Brandenburg International (kurz: pg bbi) anzuvertrauen?

C.2. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK-IGR GmbH und J.S.K GmbH zusammensetzte? 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? Wenn dies dem Aufsichtsrat bekannt war, wie bewertete er diesen Umstand?

C.3. Nach welchen Kriterien und mit welchen Vorgaben wurde die Planung und Konstruktion der Brandschutz- und Entrauchungsanlage für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg ausgeschrieben?

C.4. Wann wurden erstmals maßgebliche Umplanungen an den Brandschutzanlagen vorgenommen und warum war dies erforderlich? Auf welche Eckdaten und Leistungsparameter war die ursprüngliche Planung der Brandschutzanlage ausgerichtet? Gab es notwendige Änderungen dieser Planungsvorgaben zu einem späterem Zeitpunkt und worin lagen diese begründet? Welche Auswirkungen hatten diese Änderungen wiederum auf andere Planungsbereiche und Bauabschnitte des Flughafens und welche Kosten entstanden dadurch? Welche unterschiedlichen Möglichkeiten des Einbaus einer Entrauchungsanlage wurden diskutiert? Was waren die Beweggründe, sich für die aufwändige Lösung einer unterirdischen Rauchabführung zu entscheiden?

C.5. Wie wurden Umplanungen, Parallelvorgänge, die Abstimmung und Einhaltung von Terminen usw. zwischen den verschiedenen Beteiligten koordiniert und das Controlling elektronisch unterstützt? Welche Schwierigkeiten ergaben sich dabei?

- C.6.** Auf welche Weise und wie umfänglich wurden die von den Ländern Berlin und Brandenburg sowie von der Bundesrepublik entsandten Vertreter im Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft in dieser Phase über den aktuellen Stand der Flughafenplanung, der aktualisierten Prognosen hinsichtlich des erwarteten Passagieraufkommens, Auftragsvergaben und etwaigen Veränderungen hinsichtlich der kalkulierten Kosten des Projektes informiert? Welche Konsequenzen wurden aus den neuen Erkenntnissen und Planungen gezogen?
- C.7.** Traten nach Baubeginn Probleme (z.B. Baumängel) in Verbindung mit der geologischen Beschaffenheit des Baugrundes auf? Wie wurde und wie wird aktuell damit umgegangen? Wurde bzw. wird ein Grundwassermonitoring vorgenommen? Wenn ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?
- C.8.** Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet? Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem Ergebnis? Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt? Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen? Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?
- C.9.** Gab es ein eigenes Controllingssystem der Flughafengesellschaft? Wenn nein, warum nicht? Wie, in welchen Bereichen, wann und zu welchen Konditionen wurde wer mit einem externen Controlling beauftragt? Welche Gründe waren jeweils dafür ausschlaggebend, dass ein externes Controlling in Auftrag gegeben wurde? Welche Aufgaben, die grundsätzlich den Organen der Flughafengesellschaft zugewiesen sind, wurden im Rahmen eines externen Controllings wahrgenommen?
- C.10.** Was waren bzw. sind die Festlegungen in den Ernennungsschreiben und Zielvereinbarungen für bzw. mit den einzelnen Projektmanagern?
- C.11.** Sind der Flughafengesellschaft während der gesamten Baudurchführung Fälle von Schwarzarbeit bekannt geworden und wie wurde darauf reagiert? Wie viele Kontrollen gegen Schwarzarbeit und zur Überprüfung von Mindestlohnvorschriften gab es seit Beginn der Baudurchführung? Welche Verstöße durch am Flughafenbau beteiligte Unternehmen wurden in welchen Bereichen festgestellt? Wurden systematische Verstöße festgestellt und wie wurde im Einzelnen darauf reagiert?
- C.12.** Waren im Zuge der Ausschreibungen für Bauleistungen und/oder Bauplanungen Auffälligkeiten (z.B. Bieterkartelle) zu verzeichnen und wie wurde in diesen Fällen verfahren und welche vorbeugenden Maßnahmen wurden ergriffen? Welche Strafverfahren im Zusammenhang mit dem Neubau des Flughafen Berlin-Brandenburg sind bislang angestrengt worden?

D. Absagen

1. Hintergründe der Absage der für den 30. Oktober 2011 angekündigten Inbetriebnahme des Flughafens

- D.1.1** Was waren die Hintergründe der ersten Terminverschiebung? Waren Ende 2009 auch Verzögerungen im Baufortschritt zu verzeichnen? Welchen zeitlichen Umfang hatten diese Verzögerungen? In welchen Bereichen waren Bauverzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung sowie eventuellen aktualisierten Terminplänen zu erkennen und aus welchen Gründen kam es zu diesen Verzögerungen? Welche Maßnahmen wurden seitens der Flughafengesellschaft und der beauftragten Planungsbüros ergriffen, um die für Ende Oktober 2011 angekündigte Eröffnung des Flughafens nicht zu gefährden?
- D.1.2** Wann hatten die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils Kenntnis von finanziellen Problemen der IGK-IGR Ingenieur-Gesellschaft Kruck, die letztlich Insolvenz anmelden musste?
- D.1.3** Wann sind der Flughafengesellschaft Informationen darüber zugegangen und seit wann hatten die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils tatsächlich Kenntnis von Plänen der Europäischen Kommission, mit einer Verordnung die Sicherheitsstandards in der Luftfahrt zu verändern? Zu welchem Zeitpunkt haben die Flughafengesellschaft sowie die beauftragten Planungsbüros Erkundigungen eingeholt, welche Auswirkungen diese Pläne auf den im Bau befindlichen Flughafen haben? Wann war bekannt geworden, dass in den Flughäfen der EU voraussichtlich künftig der Einsatz größerer Prüfgeräte als der bislang üblichen Scanner sowie neue Bestimmungen hinsichtlich der Dimensionierung der Entrauchungsanlagen notwendig sein würden und wie wurde wann darauf reagiert?
- D.1.4** Wann wurde der Geschäftsführung, dem Aufsichtsrat sowie den Anteilseignern der Flughafengesellschaft jeweils bekannt, dass und aus welchen Gründen eine Inbetriebnahme 2011 nicht zu realisieren sei? Mit welchen Maßnahmen reagierte der Aufsichtsrat auf die Absage? Gab es insbesondere einen häufigeren Sitzungsturnus und eine verschärfte Berichtspflicht? Wurden unabhängige Experten hinzugezogen? Gab es weitere Maßnahmen?
- D.1.5** Welche Veränderungen seitens der Geschäftsführung und/oder des Aufsichtsrates wurden in der Projektkoordination im Projektcontrolling sowie dem Risikomanagement zur Vermeidung von Bauverzögerungen vorgenommen? Welche personellen Konsequenzen hatte 2010 die Absage der angekündigten Inbetriebnahme zur Folge?
- D.1.6** Wer hat auf der Grundlage welcher Planungen und Kenntnisse 2010 als neuen Termin der Inbetriebnahme Anfang Juni 2012 festgelegt? Gab es seitens der Planer und/oder bauausführender Firmen Warnungen bzw. Hinweise von dritter Seite, dass sieben Monate Terminverschiebung für die Eröffnung zu knapp bemessen seien?

2. Hintergründe der Absage der für den 3. Juni 2012 angekündigten Inbetriebnahme des Flughafens

- D.2.1** Waren nach der ersten Absage der Eröffnung in 2010 weitere Verzögerungen im Baufortschritt zu verzeichnen? Waren bereits Ende 2011 für die Geschäftsführung, den Aufsichtsrat und die Anteilseigner Bauverzögerungen erkennbar, die den Eröffnungstermin im Juni 2012 fraglich erscheinen ließen? In welchen Bereichen waren Bauverzögerungen zu erkennen und aus welchen Gründen kam es zu diesen Verzögerungen? Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die nunmehr für Anfang Juni 2012 angekündigte Eröffnung des Flughafens nicht zu gefährden?
- D.2.2** Wann haben die Flughafengesellschaft und die beauftragten Planungsbüros festgestellt, dass der angekündigte Eröffnungstermin 3. Juni 2012 abgesagt werden muss und welche Umstände führten zu dieser Erkenntnis?
- D.2.3** Auf welche Weise und in welchem Umfang informierten sich die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils über den Baufortschritt bzw. aktuellen Stand der Fertigstellung? Wann wurde die Geschäftsführung von beauftragten Firmen informiert, dass die Vielzahl der Planungsänderungen und unzureichende Koordinierung zu Zeitproblemen führen könnten? Welche Informationen über die gesicherte Inbetriebnahme des neuen Flughafens Anfang Juni 2012 lagen der Flughafengesellschaft vor, als sie bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Februar 2012 eine Beendigung der Betriebsgenehmigung des Flughafen Tegels per Anfang Juni 2012 beantragte?
- D.2.4** Wann sind der Senatskanzlei Tatsachen darüber bekannt geworden, dass die Vielzahl der Planungsänderungen und unzureichende Koordinierung zu Zeitproblemen führen könnten?
- D.2.5** Wann waren Probleme, die zur Absage der Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 führten, auf der Planungsebene und der Umsetzungsebene sowie der Geschäftsführung und dem Aufsichtsrat bekannt geworden?
- D.2.6** Wie haben die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils auf Warnungen des TÜV Rheinland und der Beratungsgesellschaft McKinsey reagiert? Welche Maßnahmen wurden nach Vorlage des WSP/CBP-Berichts ergriffen?
- D.2.7** Gab es Bonusregeln für die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft? Nach welchen Kriterien wurden Bonuszahlungen bewilligt? Gab es das Bonus-Ausschlusskriterium „Eröffnungstermin nicht eingehalten“? Warum wurden mit Jahresabschluss 2011 den beiden Geschäftsführern der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Schwarz und Dr. Körtgen, Bonuszahlungen vom Aufsichtsrat bewilligt, obwohl offenbar bereits seit 2010 erhebliche Probleme mit dem Brandschutz und der Entrauchungsanlage bekannt waren, die den vorgesehenen Eröffnungstermin gefährden konnten und im Aufsichtsrat dazu Kritik geäußert wurde?

- D.2.8** Wie sah die Vertragsgestaltung mit den beiden Geschäftsführern der Flughafengesellschaft, Prof. Dr. Schwarz und Dr. Körtgen, aus? Welche Verträge wurden geschlossen und beinhalteten diese Verträge Zielvereinbarungen? Wenn ja, welche? Waren in diesen Verträgen Haftungsregelungen vermerkt und wurden diese Regelungen verändert? Wenn ja, wann und durch wen wurden Änderungen vorgenommen? Welche Verträge wurden gekündigt? Warum wurde nach der Absage der Inbetriebnahme Anfang Juni 2012 lediglich mit einem der beiden Geschäftsführer die Zusammenarbeit beendet? Warum wurde die Zusammenarbeit mit Herrn Dr. Körtgen beendet? Warum wurde mit ihm ein Aufhebungsvertrag geschlossen und keine Kündigung ausgesprochen? Wurden Schadensersatzforderungen gegen Herrn Dr. Körtgen geprüft bzw. gestellt? Wenn nein, warum nicht?
- D.2.9** Was waren die Gründe für die Vertragsauflösung mit pg bbi?
- D.2.10** Wann erlangte die Geschäftsführung, der Aufsichtsrat sowie die Anteilseigner der Flughafengesellschaft jeweils erstmals Kenntnis von Problemen mit der Brandschutzanlage? Wann wurde der Aufsichtsrat informiert? Wann wurden die Mitglieder des Aufsichtsrats und die Anteilseigner über die Notwendigkeit einer teilautomatischen Übergangslösung („Mensch-Maschine-Schnittstelle“) für den Brandschutz informiert und wie wurde darauf reagiert?
- D.2.11** Wie reagierte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft im Dezember 2011 auf die Mitteilung der Geschäftsführung, dass es wg. nicht funktionierender Lüftungsklappen zu einem Baustopp gekommen sei und welche Veranlassungen traf der Aufsichtsrat daraufhin?
- D.2.12** Was war der Hintergrund der Probleme mit der Brandschutz- und Entrauchungsanlage und wie wurde beabsichtigt diese Probleme zu lösen?
- D.2.13** In welcher Form wurde die Brandschutz- und Entrauchungsanlage für den Fluggastterminal im Zuge des Verfahrens 2007 vom Landkreis Dahme-Spreewald genehmigt?
- D.2.14** Warum wurde erst Ende Februar 2012, drei Monate vor der angekündigten Eröffnung des neuen Flughafens, der zuständigen Baubehörde das teilautomatische Brandschutzkonzept vorgestellt? Auf welcher Rechtsgrundlage hat die zuständige Baubehörde nach dieser Präsentation in Aussicht gestellt, dass das Brandschutzkonzept genehmigungsfähig sei? Wie verliefen die weiteren Abstimmungen mit der Genehmigungsbehörde?
- D.2.15** Hat die zuständige Behörde bereits im März 2012 gegen die in D.2.10 angeführte Lösung Bedenken angemeldet? Wenn ja, wie reagierte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft auf diese Bedenken? Wurde der Aufsichtsrat informiert und wie reagierte er darauf?

- D.2.16** Wie wurde seitens der Flughafengesellschaft und der beauftragten Planungsbüros der Ablauf der zur Eröffnung des Flughafens notwendigen behördlichen Genehmigungs- und Abnahmeverfahren vorbereitet und organisiert? Wurden der Aufsichtsrat und die Anteilseigner darüber in Kenntnis gesetzt? Wenn ja in welcher Form und in welchen Intervallen?
- D.2.17** Wann haben die Flughafengesellschaft und die beauftragten Planungsbüros festgestellt, dass der angekündigte Eröffnungstermin 3. Juni 2012 abgesagt werden muss und welche Umstände führten zu dieser Erkenntnis?
- D.2.18** Wann wurde dem Aufsichtsrat und den Anteilseignern jeweils bekannt, dass eine Inbetriebnahme 2012 nicht zu realisieren sei? Mit welchen Maßnahmen reagierte der Aufsichtsrat auf die Absage?

E. Kostenentwicklung

- E.1.** Wie hoch wurden die Erstellungskosten des geplanten Großflughafens bei der Grobplanung Ende der neunziger Jahre eingeschätzt? Welche Kosten waren bei der ursprünglich geplanten privaten Baumaßnahme Flughafen BBI angenommen worden? Mit welchem Betrag wurde bei Baubeginn 2006 kalkuliert? Mit welchen Erstellungskosten wurde bei der Absage des ersten angekündigten Eröffnungstermins gerechnet und von welchen Kosten ist aktuell auszugehen? Welche IST-Kosten hat der Flughafen BER bis heute aufgeschlüsselt nach einzelnen Bereichen INSGESAMT verursacht und wie verhalten sich diese gesamten IST-Kosten im Vergleich zu den in der Planung angesetzten SOLL-Kosten?
- E.2.** Warum haben sich Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Anteilseigner der Flughafengesellschaft gegen einen privaten Generalunternehmer entschieden?
- E.3.** Wurden bei Baubeginn 2006 finanzielle und zeitliche Vorsorgemaßnahmen ergriffen, um eine termingerechte Eröffnung des Flughafens sicher zu stellen? Wenn ja, um welche Maßnahmen handelte es sich und in welchen Abschnitten wurden diese aktualisiert bzw. überprüft? Wie stellten sich diese Vorsorgemaßnahmen nach Abschluss der Finanzierungsverhandlungen 2009 dar?
- E.4.** Welche Infrastrukturmaßnahmen sollten durch private bzw. öffentliche Finanzierung realisiert werden? Und welche Infrastrukturmaßnahmen wurden letztlich privat bzw. öffentlich finanziert?
- E.5.** Welche Mehrkosten entstanden durch nachträgliche maßgebliche Veränderungen der ursprünglichen Planung des Terminals? Aus welchen Gründen wurden diese Umplanungen notwendig und welche Veränderungen wurden vorgenommen?

- E.6.** Zu welchem Zeitpunkt ist eine Anpassung der Planungen aufgrund wirtschaftlicher und ökologischer Eckdaten sowie Fluggastprognosen erfolgt und mit welchen Konsequenzen für die Termin- und Kostenplanung war dies verbunden?
- E.7.** Welche Auswirkungen hatten veränderte Prognosen der zu erwartenden Passagierzahlen auf die Erstellungskosten? In welchem Umfang wurde baulich auf die korrigierten Prognosen reagiert? Welche Gremien und Institutionen wurden zu welchem Zeitpunkt über die Erhöhung der Kosten infolge erhöhter Passagierzahlen informiert?
- E.8.** Welche Mehrkosten entstanden durch mangelhafte Baukoordination und Absprachendefizite? Welche Mehrkosten entstanden bisher durch Nachträge beauftragter Firmen? Welche Mehrkosten entstanden durch zusätzliche Sicherheitsauflagen?
- E.9.** Welchen Hintergrund haben die im Planergänzungsbeschluss 2009 konkretisierten Formulierungen zum Tag- und Nachtschutz im Planfeststellungsbeschluss? Wie wurden die Kosten für den Schallschutz berechnet? Wurden nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2006 die Kosten für den Schallschutz neu berechnet und wenn ja, wie? Weshalb drängte die Flughafengesellschaft nicht schon 2006 auf eine Klarstellung der Regelungen zum Tagschutzgebiet? Welche Mehrkosten entstanden durch zunächst zu niedrig kalkulierte Schallschutzauflagen und durch die Ausweitung des Personenkreises aufgrund der von der Deutschen Flugsicherung festgelegten Flugrouten?
- E.10.** Wurde für die ordnungsgemäße Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen Vorsorge getroffen? Wenn ja, in welcher Höhe? Wurden diese Kosten in die Bilanz der Flughafengesellschaft eingestellt? Wenn nein, warum nicht?
- E.11.** Welche Mehrkosten entstanden durch Zinsmarktentwicklung? Wie haben sich die Kapitalanlagen der Flughafengesellschaft entwickelt? Wie war das Portfolio der Anlagen der Flughafengesellschaft genau strukturiert und wie erfolgte hierbei die Risikobewertung?
- E.12.** Welche Mehrkosten bzw. Einnahmeausfälle entstanden durch entgangene Gewinne, die per ursprünglich geplanten Eröffnung des Flughafen per 30. Oktober 2011 kalkuliert worden waren? Welche Mehrkosten entstanden durch die kurzfristige Absage des Eröffnungstermins Anfang Juni 2012? Entstanden Schäden für Dritte? An wen, in welcher Höhe und wann wurden durch die Flughafengesellschaft Schadensersatzansprüche im Zusammenhang mit dem Projekt BER gestellt?
- E.13.** Welche Mehrkosten entstanden durch die unerwartet verlängerten Betriebszeiten der Flughäfen Tegel und Schönefeld? Welche Mehrkosten entstanden durch Schadensersatzansprüche, die aus der erneut verschobenen Eröffnung des neuen Flughafens resultierten?

- E.14.** Wann stellte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft fest, dass die Kosten des neuen Großflughafens den bewilligten Kreditrahmen von 2,4 Milliarden € überstiegen und auch der sogenannte „Puffer“ in Höhe von 630 Millionen € bereits verbraucht war? Wann und wie detailliert wurden der Aufsichtsrat und die Anteilseigner über die absehbaren Mehrkosten informiert? Welche Konsequenzen wurden zu welchem Zeitpunkt gezogen?
- E.15.** Wann und mit welchem Ergebnis wurden im Zusammenhang mit Kostensteigerungen im Aufsichtsrat und den Ausschüssen der Flughafengesellschaft über mögliche EU-Notifizierungsverfahren diskutiert?

Begründung:

Das Land Berlin ist einer von drei Gesellschaftern der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und hält 37 % der Geschäftsanteile. Die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur umfassenden Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg Willy Brandt (BER) ist erforderlich, weil diese Fragen in den zuständigen Fachausschüssen des Parlaments nicht umfänglich geklärt werden können und insbesondere die Dimension des zu erwartenden finanziellen Schadens für den Steuerzahler, sowie der erhebliche Imageschaden für die Stadt Berlin, eine Aufarbeitung von Fehlern und Versäumnissen der Vergangenheit gebietet.

Der Untersuchungsausschuss wird fehlerhaftes Handeln aufzudecken und den Verantwortlichen zuzuordnen haben. Bei der Analyse der Kosten- und Terminüberschreitungen des Flughafens BER wird es um die Aufarbeitung eines eklatanten Falles von Organisations- und Überwachungsversagen gehen. Aus der Untersuchung der Vorkommnisse beim Bau des BER sollen Lehren gezogen und Lösungen aufgezeigt werden, damit vergleichbare Schäden künftig vermieden werden können.

Berlin, den 22. August 2012

Pop Otto
und die übrigen Mitglieder der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Baum Lauer Delius
und die übrigen Mitglieder der Piratenfraktion

Wolf Doering
und die übrigen Mitglieder der Fraktion Die Linke