

## 18. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)

vom 18. Januar 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Januar 2017) und **Antwort**

#### Aufräum- und Schlussarbeiten BER

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Antworten beruhen auf Angaben der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB).

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Richtigkeit der Angaben im ausschließlichen Verantwortungsbereich der Geschäftsführung der FBB liegt.

Im Frühjahr 2014 gelangte ein Brief des damaligen Leiters des BER-Real Estate Managements der Flughafengesellschaft FBB, Harald Siegle, gerichtet an den Geschäftsführer Mehdorn, an die Öffentlichkeit. Die folgenden Fragen beziehen sich auf dort gemachte Aussagen:

Frage 1: Auf Seite 15 des Briefes wird ausgeführt:

"Die allseits laufenden baulichen Veränderungen an und in den Gebäuden erlauben keine rechtssichere Rekonstruktion des havarierten Zustands von Mitte 2012 mehr," d.h. es gab 2014 keinen definierten Ist-Zustand des BER, der als Grundlage für etwaige Regressforderungen gegenüber Auftragnehmern hätte dienen können.

Ich frage den Senat:

Existiert inzwischen eine "rechtssichere", d.h. gerichtsfeste, komplette BER-Baudokumentation, die permanent fortgeschrieben wird und die jeweils den aktuellen Ist-Zustand des BER dokumentiert?

Wenn das nicht der Fall sein sollte, frage ich, in welchen Bereichen und in welchem Umfang Dokumentationsdefizite des BER vorliegen und wann diese beseitigt sein werden?

Antwort zu Frage 1: Für den Zeitraum ab 01. August 2014 bis heute existiert eine BER-Baudokumentation. Die baurechtlich notwendigen Planungen wurden ermittelt und werden sauber fortgeschrieben und zur baulichen

Umsetzung angeordnet. Ebenso sind alle Dienstleister und Firmen verpflichtet - für alle Leistungen und Rechnungen - reversionssichere Nachweise vorzulegen.

Frage 2: Auf Seite 15 wird weiter ausgeführt:

"Eine Gesamtterminalschätzung erfolgt heuristisch/kumulativ durch Zusammenfügen der Modultermine ohne ausreichend qualifizierte Berücksichtigung der fachlichen und funktionalen Abhängigkeiten."

Ich frage den Senat:

Wird weiterhin so verfahren oder wie wurden und werden künftig weitere BER-Eröffnungstermine ermittelt?

Antwort zu Frage 2: Der Abschluss der notwendigen Planungen und damit die Definition eines abschließenden Bausolls sowie die Einhaltung gesetzter Terminziele und damit die Erstellung eines belastbaren Terminplans zur Eröffnung des BER ist bis heute die zentrale Herausforderung des Projekts geblieben.

Im Jahr 2017 liegt der Fokus des Projekts zunächst auf der Fertigstellung der für die technischen und operativen Inbetriebnahmeprozesse notwendigen Bauarbeiten und auf der eigentlichen Inbetriebnahme. Die Abläufe der TIBN und OIBN sind hierfür detailliert ausgeplant worden. Des Weiteren wird derzeit gemeinsam mit der Objektüberwachung ein von allen wesentlichen Firmen mitgetragener Detailterminplan bis zur Eröffnung erstellt. Dafür werden die wenigen noch in Planung befindlichen Themen genauso bewertet wie bereits ausgereichte und noch in Umsetzung befindliche Leistungen.

Im Ergebnis soll schnellstmöglich ein belastbarer mit allen Projektbeteiligten abgestimmter Terminplan für die Eröffnung des BER vorliegen.

Frage 3: Auf Seite 14 des Schreibens wird die Vermengung von Projektleitung, Auftraggeber-/Auftragnehmer- und Planer-Funktionen kritisiert:

"Herr Hörmann wird in der Projektleitung nun mehr unterstützt durch eine technische Projektleitung (Herrn Großmann) in Mehrfachfunktion als Auftraggeber, Auftragnehmer und Planer (!)."

Herr Hörmann, unter Mehdorn Leiter des Sprint-Programms zur Beschleunigung des BER, hat inzwischen das Unternehmen verlassen. Aus welchem Grund erfolgte dies?

Herr Großmann, damaliger BER-Technikchef, wurde 2014 wegen Bestechlichkeit und Betrug zu einer Bewährungsstrafe von einem Jahr und einer Zahlung von 200 000 Euro verurteilt. Großmann hatte, laut rechtskräftigem Strafbefehl, von einer BER-Bieterfirma eine halbe Million Euro gefordert. Zudem war er mit seiner eigenen Firma ebenfalls BER-Auftragnehmer.

Ich frage den Senat:

Gibt es inzwischen eine eindeutige Trennung zwischen BER-Planern, BER-Auftraggebern und BER-Auftragnehmern? Gibt es inzwischen eine Taskforce, die etwaige Interessenkollisionen vorab ermitteln kann?

Wie wurde die Position des Projektleiters als Ersatz für Herrn Hörmann inzwischen personell besetzt?

Antwort zu Frage 3: Die strikte Trennung zwischen Auftraggeber- und Auftragnehmerfunktion wurde umgesetzt. Entsprechende Compliance-Vorgaben, die u.a. eine Anzeigepflicht solcher potenziellen Interessenkonflikte regelt, wurden verpflichtend eingeführt.

Zur Vermeidung der aus vergaberechtlicher Sicht unzulässigen Mitwirkung von Projektanten bei der Erstellung der Vergabeunterlagen sowie Wertung von Teilnahmeanträgen und Angeboten wurde die Unterzeichnung der „Erklärung mitwirkender Personen“ verpflichtend eingeführt.

Bieter müssen einen Integritätsvertrag unterzeichnen, der die Verpflichtung regelt, frühere schwere Compliance-Verstöße dem Auftraggeber mitzuteilen. Eine Beobachtungsliste für Unternehmen, die durch Compliance-Verstöße aufgefallen sind, wird angewendet.

Herr Hörmann hat das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen.

Die Position von Herrn Hörmann im BER Projekt wurde vom Leiter Technik und Bau, Herrn Marks, besetzt.

Berlin, den 06. Februar 2017

In Vertretung

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup  
Staatssekretär, Flughafenkoordinator

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Feb. 2016)