



Abgeordnetenhaus **B E R L I N**

– 18. Wahlperiode –

Gemäß Beschlussprotokoll über die 29. Sitzung des
Abgeordnetenhauses von Berlin am 28. Juni 2018
hat das Abgeordnetenhaus folgenden Beschluss gefasst:

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) – Untersuchung II

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) untersuchen soll.

II.

Der Ausschuss besteht aus elf Mitgliedern (drei Mitglieder der Fraktion der SPD, zwei Mitglieder der Fraktion der CDU, zwei Mitglieder der Fraktion Die LINKE, zwei Mitglieder der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, ein Mitglied der Fraktion der AfD und ein Mitglied der Fraktion der FDP) sowie elf Stellvertreter/-innen.

III.

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 5.000 Euro monatlich (Arbeitgeberbrutto); § 10 Abs. 1 des Fraktionsgesetzes gilt entsprechend.

IV.

Der Untersuchungsausschuss soll folgende Sachverhalte prüfen:

A. Technik

1. Wie ist der aktuelle Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage?

2. Welche Veränderungen wurden an der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, zwischen März 2014 und dem Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses vorgenommen?

Welcher Kenntnisstand bezüglich weiterer Änderungen, die für eine Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausstattung erforderlich sind, bestand seitens der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses?

3. Welche Kosten wurden für die gesamte technische Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, ursprünglich geplant und von welchen Kosten wird derzeit ausgegangen?
4. Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage?
5. Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) haben sich aufgrund der technischen Gebäudeausstattung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlage, seit März 2014 ergeben?
6. Welche Unternehmen sind seitens der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH (FBB) derzeit mit Planung, Errichtung und Veränderung der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, beauftragt?
7. Wie sind die Vertragsverhältnisse der mit Planung, Errichtung und Veränderung der technischen Gebäudeausstattung (TGA) des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), insbesondere der Brandschutzanlage, beauftragten Unternehmen konkret ausgestaltet und welche Maßnahmen wurden zur Beschleunigung der Fertigstellung der TGA verabredet?
8. Seit wann waren die Probleme mit der TGA, u.a. mangelnde/fehlende „As-Build-Dokumentationen“, bekannt? Wann wurden der Aufsichtsrat, die Gesellschafter oder andere Akteure wie das Parlament, die Konsortialbanken oder die EU-Kommission darüber informiert?
9. Wie war der Baustellenbetrug von Imtech und ggf. anderen konkret ausgestaltet? Welche Folgen hatte die Imtech-Pleite? Welche Konsequenzen hat die FBB daraus gezogen?
10. Warum wurde bis heute kein Forensisches Gutachten erstellt?

B. Finanzierung

1. Welche Gründe führten zu dem im Juni 2014 im Aufsichtsrat beratenen zusätzlichen Finanzbedarf der FBB in Höhe von 1,1 Mrd. Euro?
 - a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über den Mittelbedarf seitens der FBB informiert?
 - b) Wie setzte sich der Finanzierungsbedarf konkret zusammen?
 - c) Aus welchen Gründen erfolgte eine Finanzierung durch die Gesellschafter und keine externe Kreditaufnahme seitens der FBB oder andere Finanzierungsformen?

- d) Welche Daten und Prognosen wurden der Europäischen Kommission im Rahmen des, aufgrund der gewählten Finanzierung notwendigen, Notifizierungsverfahrens (Private Investor Check) genannt?
 - e) Welche der Flughafengesellschaft bekannten Informationen wurden der Europäischen Kommission in diesem Zusammenhang vorenthalten?
 - f) Auf welcher Grundlage sind diese Daten erhoben und Prognosen erstellt worden? Treffen diese objektiv zu? Falls nein, welche Auswirkungen hätte dies auf das Notifizierungsverfahren gehabt?
 - g) Welche wirtschaftlichen Folgen hätten sich aus einer abweichenden Entscheidung der Europäischen Kommission für die FBB ergeben?
2. Welche Gründe führten zu dem zusätzlichen Finanzbedarf in Höhe von 2,2 Mrd. Euro, für den im Januar 2016 ein Notifizierungsverfahren bei der Europäischen Kommission eingeleitet wurde?
- a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über den Mittelbedarf seitens der FBB informiert?
 - b) Wie setzte sich der Finanzierungsbedarf konkret zusammen?
 - c) Aus welchen Gründen erfolgte eine direkte Kreditvergabe an die FBB durch die Gesellschafter und nicht ausschließlich eine externe Kreditaufnahme seitens der FBB oder eine andere Form der Finanzierung?
 - d) Welche Fakten und Prognosen wurden der Europäischen Kommission im Rahmen des aus der geplanten Finanzierung folgenden Notifizierungsverfahrens (Private Investor Check) vorgetragen?
 - e) Welche der Flughafengesellschaft bekannten Informationen wurden der Europäischen Kommission in diesem Zusammenhang vorenthalten?
 - f) Ist ursprünglich ein höherer Finanzbedarf ermittelt worden und falls ja, von wem und auf Grundlage welcher von der Flughafengesellschaft oder dem Senat berechneten Szenarien, und warum erfolgte keine Finanzierung bzw. Notifizierung in der erforderlichen Höhe?
3. Wie stellt sich die finanzielle Situation der FBB zum Zeitpunkt des Einsetzungsbeschlusses dar (kurz- und mittelfristige Liquiditätsprognose, Aktiva und Passiva und deren Bewertung) und wie hat sich diese seit 2006 entwickelt?
4. Welche Höhe hatten seit April 2014 die monatlichen Betriebskosten des noch nicht fertiggestellten Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bzw. anderer Akteure, wie z.B. der Deutsche Bahn für ungenutzte Eisenbahnverkehrsinfrastruktur, wie setzen sich diese zusammen und wie begründen sie sich jeweils?
5. Wie hoch waren seit April 2014 die der FBB jeweils monatlich entgehenden Umsätze anzusetzen, die durch die noch nicht erfolgte Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) entstanden, wie setzen sich diese zusammen und wie begründen sich diese jeweils bzw. wie hoch sind darüber hinaus die volkswirtschaftlichen Verluste insgesamt, die jeweils auf Berlin und Brandenburg entfielen?

6. Welche Vereinbarungen bestehen zwischen den Gesellschaftern und/oder zwischen den Gesellschaftern und der FBB bezüglich der weiteren Finanzierung des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) und welchen Inhalt haben diese Vereinbarungen?
7. Wie stellt sich die Situation des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) im Hinblick auf die Regelungen der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (2014/C 99/03) der EU-Kommission dar, insbesondere im Hinblick darauf, dass Flughäfen mit mehr als 5 Mio. Fluggästen pro Jahr nach dieser Richtlinie in der Regel rentabel und in der Lage sind, „all ihre Kosten selbst zu tragen“?
8. Welche Auswirkungen hat die Insolvenz von Air Berlin auf den Finanzbedarf der FBB?
9. Wann und inwieweit haben sich die FBB, ihre Gremien und der Senat von Berlin mit den Möglichkeiten einer Teil- oder Vollprivatisierung der Flughafengesellschaft und/oder ihrer Tochtergesellschaften befasst und mit jeweils welchem Ergebnis?
10. Welche Ansätze von Erlösen aus dem Non-Aviation-Bereich gingen zu jeweils welchem Zeitpunkt in den Geschäftsplan der FBB ein und wie wurden diese Ansätze begründet; welche Überlegungen zum Non-Aviation-Bereich flossen in die Betrachtungen über die angebliche Unprofitabilität einer Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) ein?
11. Wann wurde der Geschäftsplan für den Non-Aviation-Bereich das letzte Mal aktualisiert?
12. Welche Politik hat die FBB hinsichtlich der Ausgestaltung der Flughafengebühren verfolgt, welche Auswirkungen hatte dies insbesondere auf die Schätzungen und Annahmen zur Profitabilität einer dauerhaften oder temporären Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) und welche Rolle spielen bei der Genehmigung von Flughafengebühren die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund?

C. Kapazitätsplanung / Kapazitätserweiterung

1. Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?
 - a) Auf welchen Prognosen für Passagiere und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?
 - b) Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?
2. Welche Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten haben hinsichtlich notwendiger Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses stattgefunden?
 - a) Auf welchen Prognosen für Passagierzahlen und Flugbewegungen beruhten diese jeweils?
 - b) Welche Fluggastkapazität war diesen Planungen (siehe Frage 2) zufolge für jeweils welchen Zeitpunkt vorgesehen, wie wurden hierfür die erforderlichen Fluggastkapazitäten ermittelt und welche IATA-Standards wurden zugrunde gelegt?
 - c) Wie hoch war der Finanzbedarf für die Erweiterungsmaßnahmen, die sich diesen Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten (siehe Frage 2) ergaben, wie setzt sich der Finanzbedarf zusammen und wie war der Finanzbedarf gesichert?
 - d) Welche Prognosen im Hinblick auf Betriebskosten, Umsätze und Gewinnsituation ergaben sich aus diesen Erweiterungsplanungen (siehe Frage 2) seitens der FBB?

- e) Welche Gespräche mit den Betreibern von Fluglinien, dem Bundesverkehrsministerium und anderen Akteuren wurden in Zusammenhang mit der Erweiterung des BER und der potenziellen Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) wann, von wem und mit welchen Ergebnissen geführt?
 - f) Welchen Einfluss hatte die Insolvenz der Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG i.I. (airberlin) auf den Erweiterungsbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), wie er den Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten (siehe Frage 2) zugrunde lag?
 - g) Mit welchen zusätzlichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur war aufgrund der geplanten Kapazitätserweiterungen sowie der bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses vorliegenden Fluggastprognosen zu rechnen und von welchen dem Land Berlin entstehenden Kosten ging Senat bis zu diesem Zeitpunkt aus?
3. Wann, in welcher Form und mit welchem Ergebnis wurde seitens der FBB und seitens des Senats von Berlin geprüft, inwieweit der Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) dazu dienen kann, Kapazitätsengpässe des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) vorübergehend oder dauerhaft zu kompensieren, welche Simulationsrechnungen wurden hierzu erstellt und welche Rolle spielte hierbei das sogenannte „PwC-Gutachten“?
4. Wie hat sich der Senat in diesem Zusammenhang mit dem Ergebnis des Volksentscheids „Berlin braucht Tegel“ vom 24. September 2017 auseinandergesetzt?
5. Welche Kontakte und Gespräche haben mit welchem Ergebnis vor und seit dem Volksentscheid zwischen den Gesellschaftern und der FBB – sowie ggf. der FBB mit Drittdienstleistern oder des Senats mit Drittdienstleistern – stattgefunden, bei denen der Weiterbetrieb des Flughafens Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) thematisiert wurde?
6. Wann, von wem, in wessen Auftrag, mit welcher Zielstellung und mit welchem Zeitfenster wurde der sogenannte „Masterplan BER 2040“ der FBB erstellt?
- a) Welche Annahmen zu Passagierzahlen, Frachtzahlen, Flugbewegungen, Fluggeräten etc. liegen diesem „Masterplan BER 2040“ zugrunde; wie, durch wen und in wessen Auftrag wurden diese Prognosen erstellt?
 - b) Welche Organe bzw. Personen waren seitens der Gesellschafter oder der FBB an der Erstellung des „Masterplans BER 2040“ und der zugrundeliegenden Prognosen beteiligt?
 - c) Wann begann die Erstellung des „Masterplans BER 2040“?
 - d) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert, dass ein „Masterplan BER 2040“ erstellt werden soll?
 - e) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert, dass der „Masterplan BER 2040“ erstellt worden ist?
 - f) Welchen Inhalt hat der „Masterplan BER 2040“ in seiner aktuellen Fassung?
 - g) Welche Fluggastkapazität ist für jeweils welchen Zeitpunkt nach diesen Planungen vorgesehen? Wie werden die Fluggastkapazitäten der einzelnen Stufen ermittelt und welche IATA-Standards werden zugrunde gelegt?

- h) In welcher Form und mit welchen Daten sind Entwicklungen von Langstreckenflügen in diese Planung eingegangen?
 - i) Welche zusätzlichen operationellen Erweiterungen (beispielsweise hinsichtlich des Vorfelds, der Rollwege oder von Abstellpositionen) beinhaltet der „Masterplan BER 2040“ in seinen bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bestehenden Fassungen?
 - j) Welche Reservekapazitäten waren im „Masterplan BER 2040“ in dessen Fassungen (siehe Frage 6i) vorgesehen?
 - k) Welche Bauabläufe wurden im „Masterplan BER 2040“ in dessen jeweiligen Fassungen (siehe Frage 6i) luft- und landseitig geplant?
 - l) Welche Erweiterungen der Verkehrsanbindung auf Schiene und Straße waren nach dem „Masterplan BER 2040“ in dessen jeweiligen Fassungen (siehe Frage 6i) vorgesehen?
 - m) Welche konkreten Maßnahmen aus dem „Masterplan BER 2040“ befanden sich bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses in Vorplanung, Planung oder Umsetzung?
 - n) Welche Kosten sind durch die Umsetzung des „Masterplan BER 2040“ bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses entstanden und welche weiteren Kosten wurden zu diesem Zeitpunkt für die Umsetzung weiterer Maßnahmen bis zum Jahr 2040 prognostiziert?
 - o) Welcher zusätzliche Finanzierungsbedarf der FBB wurde für die Umsetzung des „Masterplan BER 2040“ in dessen jeweiligen Fassungen (siehe Frage 6i) von der Flughafengesellschaft berechnet?
7. Welche technischen Mängel bzw. Verschleißerscheinungen bestanden zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses beim Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ (TXL) und welche diesbezüglichen Risiken für die FBB und Berlin ergaben sich durch die Bauverzögerungen am BER?

D. Inbetriebnahme / Verschiebungen / Termine

1. Welche Gründe führten dazu, dass seitens der Flughafengesellschaft – entgegen der im Juni 2014 getroffenen Aussage – im Oktober 2014 kein Termin zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) genannt werden konnte?
 - a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert?
 - b) Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der Gremien der FBB erfolgt?
2. Welche Gründe führten dazu, dass im Dezember 2014 als Inbetriebnahmetermin für den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), das zweite Halbjahr 2017 benannt wurde?
 - a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert?

- b) Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der beteiligten Gremien der FBB erfolgt?
3. Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert, dass eine Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) im Jahr 2017 nicht mehr möglich ist?

Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der beteiligten Gremien der FBB erfolgt?

4. Welche Gründe führten dazu, dass im Dezember 2017 als Inbetriebnahmetermin für den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) der Oktober des Jahres 2020 benannt wurde?
- a) Wann, von wem und in welcher Form wurden die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin darüber informiert?
- b) Wie ist hierzu die Entscheidungsfindung innerhalb der Flughafengesellschaft und der beteiligten Gremien der FBB erfolgt?
- c) Welche der FBB oder dem Land Berlin bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bekannten Tatsachen oder Erkenntnisse sprachen aus Sicht der Verantwortlichen dafür, dass eine Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Oktober des Jahres 2020 möglich sein würde?
- d) Welche der FBB oder dem Land Berlin bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bekannten Tatsachen oder Erkenntnisse sprachen aus Sicht der Verantwortlichen dafür, dass eine Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Oktober des Jahres 2020 nicht möglich sein würde?
5. Welche konkreten Maßnahmen (Planungen, Bauvorhaben, Umbauten, Gutachten, Tests etc.) waren nach dem Kenntnisstand der FBB zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) erforderlich?
6. Welche zeitlichen Zielvorgaben (Meilensteine, Projektplanungen, Zeitfenster für Bauvorhaben o.ä.) bestanden zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses im Hinblick auf die im Oktober 2020 geplante Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) und in welcher Weise waren diese Zielvorgaben mit den an Bau und Planung beteiligten Unternehmen vertraglich fixiert?
7. Welche konkreten Risiken bestanden zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses im Hinblick auf die im Oktober 2020 geplante Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER)?
8. Aus welchen Gründen war bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses noch keine Planung bezüglich einer dritten Start- und Landebahn für den Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) erfolgt?

E. Personal / Aufsichtsrat / Kontrollfunktion des Landes Berlin

1. Welche Gremien und Organe der FBB haben sich wann auf welcher – auch gesellschaftsrechtlichen – Grundlage mit welchem Ergebnis mit dem Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen TXL befasst?
2. Welche Gründe haben dazu geführt, dass die im Jahr 2013 ausgesprochene Kündigung des damaligen Geschäftsführers der FBB, Herrn Rainer Schwarz, nicht wirksam war?
 - a) Durch wen, wann und mit welchem Kündigungsgrund erfolgte die Kündigungserklärung gegenüber Herrn Schwarz?
 - b) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über die beabsichtigte Kündigung des Herrn Schwarz erfahren bzw. wurden darüber informiert?
 - c) Wie und durch wen erfolgte die endgültige Entscheidung, Herrn Schwarz als Geschäftsführer der FBB zu kündigen und welche finanziellen Folgen hatte die Kündigung für die FBB?
3. Welche konkreten Gründe haben dazu geführt, dass der damalige Geschäftsführer der FBB, Herr Hartmut Mehdorn, im Dezember 2014 erklärte, spätestens Mitte 2015 seinen Posten aufgeben zu wollen?
 - a) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin über die beabsichtigte Beendigung der Tätigkeit des Herrn Mehdorn erfahren bzw. wurden darüber informiert?
 - b) Wurde nach dem Bekanntwerden der beabsichtigten Beendigung der Tätigkeit des Herrn Mehdorn seitens der Verantwortlichen diese Thematik mit Herrn Mehdorn besprochen und falls ja, welchen Inhalt und welchen Konsequenzen hatte dieses Gespräch / hatten diese Gespräche?
 - c) In welcher Form und mit welchen Folgen wurde das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und Herrn Mehdorn beendet?
4. Welche Gründe führten dazu, dass im März 2015 Herr Karsten Mühlenfeld Geschäftsführer der FBB wurde?
 - a) Wann, durch wen und in welcher Form erfolgte die Auswahl dieser Personalie?
 - b) Gab es außer Herrn Mühlenfeld weitere potentielle Kandidaten für die Position des Geschäftsführers der FBB und falls ja, welche Gründe führten dazu, dass die Stelle mit Herrn Mühlenfeld besetzt wurde?
 - c) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin und die Gesellschafter davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?

5. Welche Gründe haben dazu geführt, dass der Regierende Bürgermeister Michael Müller im Juli 2015 Vorsitzender des Aufsichtsrates der FBB wurde und nicht – wie seitens der damaligen Regierung ursprünglich erwogen – der damalige Staatssekretär Engelbert Lütke Daldrup?
6. Welche Gründe führten dazu, dass das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und dem damaligen Technikchef, Herrn Jörg Marks, beendet wurde?
 - a) In welcher Form und mit welchen Folgen wurde das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und Herrn Marks beendet?
 - b) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin und die Gesellschafter davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?
7. Welche Gründe führten dazu, dass das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und dem damaligen Geschäftsführer der FBB, Herrn Karsten Mühlenfeld, beendet wurde?
 - a) In welcher Form und mit welchen Folgen wurde das Vertragsverhältnis zwischen der FBB und Herrn Mühlenfeld beendet?
 - b) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?
8. Welche Gründe führten dazu, dass im März 2017 Herr Engelbert Lütke Daldrup Geschäftsführer der FBB wurde?
 - a) Wann, durch wen und in welcher Form erfolgte die Auswahl dieser Personalie?
 - b) Gab es außer Herrn Lütke Daldrup weitere potentielle Kandidaten für die Position des Geschäftsführers der FBB und falls ja, welche Gründe führten dazu, dass die Stelle mit Herrn Lütke Daldrup besetzt wurde?
 - c) Wann, von wem und in welcher Form haben die Mitglieder des Aufsichtsrates, der Aufsichtsrat, die Gremien des Aufsichtsrates, die Gesellschafter, die Öffentlichkeit, die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, das Abgeordnetenhaus von Berlin und der Senat von Berlin davon erfahren bzw. wurden darüber informiert?
9. Wann, durch wen, in welcher Form und aus welchen Gründen wurde entschieden, dass das Land Berlin Kultursenator Klaus Lederer und Justizsenator Dr. Dirk Behrendt als Mitglieder in den Aufsichtsrat der FBB entsendet?
 - a) Welche Expertise konnte Kultursenator Klaus Lederer im Aufsichtsrat der FBB als Vertreter des Landes Berlin einbringen?
 - b) Welche Expertise konnte Justizsenator Dr. Dirk Behrendt im Aufsichtsrat der FBB als Vertreter des Landes Berlin einbringen?
10. Welche Gründe haben dazu geführt, dass das Land Berlin den Kultursenator Klaus Lederer und den Justizsenator Dr. Dirk Behrendt als Mitglieder im Aufsichtsrat der FBB abberufen hat?

11. Welche Gründe haben dazu geführt, dass der Aufsichtsratsvorsitzende und Regierende Bürgermeister Michael Müller den Aufsichtsrat der FBB verlassen hat?
12. Welche Gründe haben dazu geführt, dass das Land Berlin die Staatssekretärin Frau Dr. Margaretha Sudhoff, den Staatssekretär Herrn Gerry Woop sowie Herrn Norbert Preuß als Mitglieder in den Aufsichtsrat der FBB entsandt hat?

F. Schallschutz

1. Welche Kosten sind für Schallschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses konkret aufgelaufen, welche weiteren Kosten wurden zu diesem Zeitpunkt seitens der FBB für die Zukunft prognostiziert und in welcher Höhe waren für diese künftigen Ausgaben Mittel bereits bereitgestellt?
2. Welche zusätzlichen Kosten für Schallschutzmaßnahmen wurden im Rahmen der Umsetzung des „Masterplans BER 2040“ in seinen bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses bestehenden Fassungen (siehe Frage 6i) jeweils prognostiziert?
3. In welcher Höhe wurde seitens der FBB bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses Vorsorge für Kosten getroffen, die durch Ansprüche auf Schallschutz – insbesondere unter Berücksichtigung der Regelung des § 4 VII des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – aufgrund des Betriebs des Flughafens Berlin-Tegel „Otto-Lilienthal“ (TXL) bis zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) entstehen?

G. Organisatorische Aufstellung der Flughafengesellschaft

1. Welche Hinweise gab es darauf, dass das Informations- und Kontrollsystem (IKS) und/oder Risikomanagement-System (RMS) der Flughafengesellschaft unzureichend war?
 - a) Welche konkreten Probleme wurden in diesem Zusammenhang von wem identifiziert?
 - b) Welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?
2. War die FBB zum Zeitpunkt der Erstellung des „Masterplans BER 2040“ organisatorisch hinreichend gut aufgestellt, um die anvisierten Flughafen-Erweiterungs- und Ausbau-Maßnahmen zu bewerkstelligen?
3. Mit welchen Ergebnissen wurde seitens der FBB ein Tiefencontrolling bzw. eine Organisationsuntersuchung durchgeführt bzw. beauftragt und wurden diesbezüglich alle notwendigen Unterlagen bereitgestellt?
4. Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit insbesondere zwischen den Abteilungen des Baubereichs und des kaufmännischen Bereichs?
5. Welche Verantwortlichkeiten und Genehmigungserfordernisse waren diesbezüglich definiert und existierte insbesondere eine sachgerechte Funktionstrennung zwischen unvereinbaren Tätigkeiten (z. B. Planung, Ausführung, Überwachung)?
6. Waren die dezentralen Prozesse und Kontrollen sinnvoll aufeinander abgestimmt, wurden sie zentral koordiniert bzw. unterstützt und war das Berichtswesen sinnvoll ausgestaltet?

7. Waren die Verträge zwischen der FBB und ihren Kerndienstleistern (z. B. Projektsteuerer) zielführend gestaltet und wie wurde die Leistungsfähigkeit dieser Dienstleister eingeschätzt, bestanden ggf. Interessenkollisionen oder konnten einzelne Dienstleister eine (Quasi-) Monopolstellung ausnutzen?
8. Wie hat die FBB die Leistungserbringung kontrolliert, bestanden insbesondere Probleme oder wesentliche Rückstände beim Nachtragsmanagement?
9. Verfügte die FBB bis einschließlich Juni 2018 über eine verlässliche Übersicht noch nicht abgeschlossener Bauleistungen und waren die diesbezüglichen Verträge inzwischen zielführend gestaltet und aufeinander abgestimmt?
10. Wie war das Risikomanagement der FBB zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses organisiert, welche Risiken wurden bis dahin identifiziert, wie hatte die FBB den Begriff „Risiko“ definiert und agierte die Führungsebene diesbezüglich konsequent? Welche Maßnahmen zur Risikofrüherkennung und Risikobewältigung waren implementiert? Wie war sichergestellt, dass Risiken aus den dezentralen Bereichen erfasst werden? Welche Wesentlichkeitsgrenzen/ Meldeschwellen und Frühwarnindikatoren für die Berücksichtigung von Risiken waren definiert? Wonach haben sich die den einzelnen Risiken zugeordneten Eintrittswahrscheinlichkeiten und Schadenshöhen bemessen?
11. Durch welche präventiven und detektiven Maßnahmen wurde bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses sichergestellt, dass im Unternehmen rechtliche Vorschriften eingehalten wurden? Führte die FBB regelmäßige Compliance Risk Assessments zu Gesetzesverstößen, Unregelmäßigkeiten und Rechtsstreitigkeiten durch? Wie wurden festgestellte Compliancevorfälle behandelt und dokumentiert?
12. Wurde die Wirksamkeit des IKS/RMS unternehmensintern bis zu diesem Zeitpunkt regelmäßig evaluiert (z. B. durch die interne Revision, leitende Mitarbeiter und Gutachter) und weiterentwickelt? Mit welchen Themen befasste sich die interne Revision der FBB bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses, welche Ergebnisse hatten diese Prüfungen und wie wurde durch die FBB auf die Prüfungsergebnisse reagiert?
13. Inwieweit existierte eine schriftliche Dokumentation des IKS/RMS (z. B. Richtlinien und Handbücher), aus der die unternehmensspezifischen Anforderungen und Risiken, die eingerichteten Sicherungsmaßnahmen und -kontrollen und die festgestellten Schwächen hervorgingen?
14. Waren die Berichte der FBB zum IKS/RMS an den Aufsichtsrat als Grundlage für eine insofern ordnungsgemäße Überwachung geeignet?
15. Welche Ziel- und Anreizsysteme bestanden bis zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses und waren diese förderlich für ein wirksames IKS/RMS? – Wie war die Hinweis- und Fehlerkultur im Unternehmen ausgeprägt? Wie wurden insbesondere Mitteilungen oder Beschwerden über mutmaßliche Unregelmäßigkeiten im Unternehmen (Whistleblowing) behandelt?
16. Wie verlief die Vergabe des von Herrn Hartmut Mehdorn aufgesetzten sogenannten „Sprint-Programmes“ durch die FBB?

H. Rolle der Rechnungshöfe

1. Welche Möglichkeiten bestanden für den Senat, sich bezüglich des BER vom Berliner Rechnungshof beraten zu lassen und warum wurden diese nicht genutzt?
2. Warum konnte der Berliner Rechnungshof die mannigfachen Fehlentwicklungen beim Bau, der Konzeption und der Finanzierung des BER bzw. der Flughafengesellschaft nicht verhindern bzw. angemessen prüfen und entsprechende Handlungsempfehlungen abgeben, u.a. durch Kontrollen der Rechnungen und der Vergaben von Bauleistungen sowie Lieferungen und Leistungen?
3. Gab es kritische Anmerkungen von anderen Rechnungshöfen zum Bau des BER bzw. der diesbezüglichen Governance der Flughafengesellschaft?
 - a) Was wurde wann aus welchem Grund geprüft und was waren die Ergebnisse?
 - b) Welchen konkreten Schlussfolgerungen wurden daraus vom Senat und der Flughafengesellschaft gezogen?

I. Das Abgeordnetenhaus stellt fest:

Das Abgeordnetenhaus bezieht – wo erforderlich und sinnvoll – nach freier Würdigung die Erkenntnisse des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Wahlperiode zur Aufklärung der Ursachen, Konsequenzen und Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des im Bau befindlichen Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) in die Untersuchungen ein.

Für die Richtigkeit:
Berlin, den 28. Juni 2018

W a g n e r



Abgeordnetenhaus **B E R L I N**

– 18. Wahlperiode –

Gemäß Beschlussprotokoll über die 29. Sitzung des
Abgeordnetenhauses von Berlin am 28. Juni 2018
hat das Abgeordnetenhaus folgenden Beschluss gefasst:

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) – Untersuchung II

I. Wahl der Mitglieder des Untersuchungsausschusses und deren Stellvertreter/-innen

Es wurden gewählt:

Mitglieder

Stellvertreter/-in

für die Fraktion der SPD:

Abgeordnete Melanie Kühnemann-Grunow
Abgeordneter Tino Schopf
Abgeordneter Jörg Stroedter

Abgeordneter Florian Dörstelmann
Abgeordnete Bettina Domer
Abgeordneter Lars Düsterhöft

für die Fraktion der CDU:

Abgeordneter Stefan Evers
Abgeordneter Christian Gräff

Abgeordneter Oliver Friederici
Abgeordnete Katrin Vogel

für die Fraktion Die Linke:

Abgeordneter Philipp Bertram
Abgeordneter Carsten Schatz

Abgeordneter Dr. Michael Efler
Abgeordneter Dr. Michail Nelken

für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

Abgeordneter Harald Moritz
Abgeordneter Marc Urbatsch

Abgeordnete Sabine Bangert
Abgeordnete Daniela Billig

für die AfD-Fraktion:

Abgeordneter Frank-Christian Hansel

Abgeordnete Dr. Kristin Brinker

für die Fraktion der FDP:

Abgeordneter Sebastian Czaja

Abgeordneter Bernd Schlömer

II. Wahl der Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses und ihres Stellvertreters

Es wurden gewählt:

Abgeordnete Melanie Kühnemann-Grunow (SPD) zur Vorsitzenden

Abgeordneter Stefan Evers (CDU) zum stellvertretenden Vorsitzenden

Für die Richtigkeit:
Berlin, den 28. Juni 2018

W a g n e r