

Antrag

der Abgeordneten Sabine Barthel (AfD-Fraktion), Dr. Hans-Christoph Berndt (AfD-Fraktion), Birgit Bessin (AfD-Fraktion), Peter Drenke (AfD-Fraktion), Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion), Andreas Galau (AfD-Fraktion), Lars Günther (AfD-Fraktion), Michael Hanko (AfD-Fraktion), Dennis Hohloch (AfD-Fraktion), Rolf-Peter Hooge (AfD-Fraktion), Lars Hünich (AfD-Fraktion), Steffen John (AfD-Fraktion), Andreas Kalbitz (AfD-Fraktion), Lena Kotré (AfD-Fraktion), Steffen Kubitzki (AfD-Fraktion), Kathleen Muxel (AfD-Fraktion), Wilko Möller (AfD-Fraktion), Daniel Münschke (AfD-Fraktion), Volker Nothing (AfD-Fraktion), Dr. Daniela Oeynhausen (AfD-Fraktion), Lars Schieske (AfD-Fraktion) und Felix Teichner (AfD-Fraktion)

Einsetzung und Ausstattung eines Untersuchungsausschusses zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg ‚Willy Brandt‘ (BER)“ gemäß Artikel 72 Absatz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg in Verbindung mit § 2 Absatz 1 und § 3 Absatz 2 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes

Der Landtag möge beschließen:

Gemäß Artikel 72 der Verfassung des Landes Brandenburg wird ein Untersuchungsausschuss zur „Aufklärung der Ursachen, der Konsequenzen und der Verantwortung für die Kosten- und Terminüberschreitungen des eröffneten Flughafens Berlin Brandenburg ‚Willy Brandt‘ (BER)“ eingesetzt.

A. Untersuchungsgegenstand

- I. Mit dem Konsensbeschluss der Gesellschafter Land Brandenburg, Land Berlin und Bund, der 1996 gefasst wurde, verzichteten die drei Gesellschafter auf den Neubau eines Flughafens für die Region Berlin-Brandenburg. Stattdessen sollte der bereits existierende Flughafen Schönefeld zum Airport Berlin Brandenburg International BBI ausgebaut werden. Die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof sollten geschlossen werden. Zur Finanzierung des Airports sollte laut Beschluss privates Kapital akquiriert werden. Von 1996 bis 1999 folgten dann die Planung des Flughafens und die Einreichung des Planfeststellungsantrags. Von 1997 bis 2003 wurde über die Privatisierung des Bauvorhabens und die Vergabeverfahren verhandelt. Die Privatisierung wurde schlussendlich nicht umgesetzt und die Planungsunterlagen gingen an die Flughafengesellschaft über. Im Jahr 2005 gab das Bundesverwaltungsgericht den Eilanträgen mehrerer Anwohner gegen die Sofortvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Schönefeld-Ausbau weitgehend statt. Und das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg wies die Klagen von fünf Luftfahrtunternehmen gegen die Schließung von Berlin-Tegel zurück. Der Widerruf gegen die Betriebsgenehmigung sollte nach der Inbetriebnahme des BER wirksam werden.

Das Bundesverwaltungsgericht genehmigte den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum BER. Eine Revision gegen das letztinstanzliche Urteil ist nicht möglich. Auflagen wurden bei den Nachtflügen und den Entschädigungen im Außenwohnbereich erteilt. 2006 erfolgte dann der Erhalt der Baugenehmigung für den Fluggastterminal des BER. 2007 stimmte der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu, das Vergabeverfahren für den Bau des Terminals aufzuheben. Die Bauleistungen wurden stattdessen in Einzellosen am Markt platziert.

Bereits im Jahr 2012 hatte die CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg bei dem Flughafen-Experten Dieter Faulenbach da Costa ein Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses am 21. November 2012 veröffentlichte Gutachten kam damals schon zu dem Ergebnis, dass die Abfertigungskapazitäten nicht ausreichen würden.

Ebenfalls hat das Gutachten bereits 2012 die Unwirtschaftlichkeit prognostiziert, wobei Faulenbach da Costa noch von einem Investitionsvolumen von 4,2 Milliarden Euro ausgegangen war. Letztendlich sind dann sogar ca. 7,1 Milliarden Euro an Investitionen und Kosten daraus geworden und ein Ende der weiteren Investitionen ist nicht abzusehen.

So war schon in der Anfangsphase des Baus des Flughafens BER ersichtlich, dass es sich zu einem Bauvorhaben mit sehr großer Brisanz und von großer Widersprüchlichkeit entwickeln würde und gerade hier eine besondere Aufsichtspflicht gegenüber der Flughafengesellschaft vonnöten wäre. Da die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) mit jeweils einem Anteil von 37 Prozent die Länder Berlin und Brandenburg sind sowie die Bundesrepublik Deutschland mit einem Anteil von 26 Prozent, ergibt sich für das Land Brandenburg eine entscheidende Rolle in der Finanzierung, der Standortentscheidung und auch in der generellen Aufsichtspflicht.

Da das Land Brandenburg als Mitgesellschafter bereits seit der ersten Planungsphase, der Standortentscheidung und der Finanzierung zum nicht unerheblichen Teil Entscheidungen gefällt hatte, die zu der bekannten Prozedur des Flughafenbaus am Standort Schönefeld führten, soll in diesem Untersuchungsausschuss der Flughafenbau von der ersten Planungsphase bis zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses untersucht werden. Hierbei ist insbesondere die Aufsichtspflicht des Landes Brandenburg als mitragender Gesellschafter gesondert in den Fokus zu nehmen. Die gesonderte Rolle des Landes Brandenburg ergibt sich insbesondere durch die Lage des Flughafens BER im Land Brandenburg, weshalb sich gerade durch diese Rolle ebenfalls eine besondere Aufsichtspflicht gegenüber der Flughafengesellschaft ergibt, welche in diesem Untersuchungsausschuss auch noch einmal klar herausgestellt werden soll.

- II. Das Aufgabenfeld soll konkret Folgendes umfassen: die Untersuchung sämtlicher Prozesse, die zu der um fünf Milliarden Euro teureren Fertigstellung mit erheblichem Zeitverzug geführt haben.

1. Der Untersuchungsausschuss soll umfassend aufklären:
 - 1.1 ob beim Bau des Flughafens in signifikanter Weise die haushälterischen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit missachtet wurden;
 - 1.2 ob bei der Ursprungsplanung und der Standortentscheidung schon die Weichen für die Fehlentwicklungen der Fertigstellung des Flughafens BER gestellt wurden;
 - 1.3 welche Folgen die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens auf Nachunternehmer hatte und welche zusätzlichen Kosten dadurch für die Beteiligten entstanden sind;
 - 1.4 welche Möglichkeiten das Land Brandenburg als Gesellschafter der FBB GmbH hatte, um Mehrkosten beim Flughafenbau zu reduzieren;
 - 1.5 in welchem Umfang der Schallschutz bei der Ursprungsplanung und so dann bei den Umplanungen berücksichtigt wurde.

2. Der Untersuchungsausschuss soll klären:
 - 2.1 ob die Standortentscheidung für Schönefeld in erheblichem Maße zu den Mehrkosten beigetragen hat;
 - 2.2 welche Kosten durch die Entwicklung der Infrastruktur im Flughafenumfeld entstanden sind, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Entstehung des BER standen;
 - 2.3 welche Kosten dem Land Brandenburg als Gesellschafter durch die bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag durchgeführte Mängelbeseitigung bei den verschiedenen Bauleistungen entstanden sind.

3. Der Untersuchungsausschuss soll im Besonderen klären:
 - 3.1 ob bei der Planung des Schallschutzes alle für die festgelegten Flugrouten infrage kommenden Tag- und Nachtschutzgebiete berücksichtigt wurden;
 - 3.2 ob die Gutachter, die für den Schallschutz in den Anrainergemeinden bei den Bürgern unterwegs waren, fehlerhaft gearbeitet haben;
 - 3.3 nach welchen Vorschriften und Anweisungen die Gutachter dabei vorgegangen sind;
 - 3.4 ob eine rechtzeitige Evaluierung des Schallschutzprogrammes nach der jeweiligen Umlegung der Flugrouten stattfand;
 - 3.5 welcher Umstand dazu führte, dass kurz vor der Eröffnung des Flughafens BER die Flugrouten geändert wurden;
 - 3.6 ob - und wenn ja, in welchem Maße - die kurzfristige Umplanung der Flugrouten zu erheblichen Lärm mehrbelastungen von Anwohnern der nicht in den Tag- und Nachtschutzgebieten liegenden Gemeinden führte;
 - 3.7 ob Mehrkosten durch die Standortentscheidung im Bereich Schallschutz entstanden sind;
 - 3.8 inwieweit Mehrkosten hätten vermieden werden können, wenn das Fraunhofer-Gutachten von 2016 hinreichend Beachtung gefunden hätte.

III. Der Untersuchungsausschuss soll im Rahmen des Untersuchungsgegenstandes dabei insbesondere folgende Fragen untersuchen:

1) Finanzen

1. Wie viel Geld wurde wann von welchem Gesellschafter der FBB GmbH eingebracht?
2. Wie hoch war über die Jahre, das heißt ab Gründung der FBB GmbH bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, das Gesamtfinanzierungsvolumen durch das Land Brandenburg und wie hoch waren insoweit die prozentualen Anteile der Gesellschafter der FBB GmbH an den Finanzierungsleistungen?
3. Welche Finanzierungen waren dabei aus welchen Gründen zweckgebunden?
4. Gab es bei der Bezahlung der Nachunternehmer auch Abweichungen von der üblichen Zahlweise per Rechnung, per Bank? Wurden Unternehmer in bar ausbezahlt?
5. Wurden die ausführenden Baufirmen jeweils nach Fertigstellung der Bauabschnitte bezahlt oder erst nach Beseitigung der Mängel?
6. Welche Mittel wurden in welcher Höhe für welche Zwecke bereitgestellt und zu welchem Zeitpunkt?

2) Managervergütung und -haftung

7. Welcher Manager hat welche Bauphase geleitet und aus welchen Gründen wurden die Manager jeweils ausgetauscht?
8. Sind für entstandene Schäden Managerhaftpflichtversicherungen eingesprungen?
9. Welche Rolle spielte bei den Haftungsansprüchen die FBB-Tochter FBB Airport Assekuranz Vermittlungsgesellschaft mbH?
10. Wie wirkte sich die Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen für Managerhaftung im Verlauf der letzten 30 Jahre auf die Managerhaftung während des Baus des BER aus?
11. In welcher Höhe wurden wann für welchen Manager Vergütungen bezahlt?
12. Welche Abfindungen wurden vereinbart und in welcher Höhe sind diese gezahlt worden?
13. Welche Manager erhielten nach ihrem Ausscheiden wann noch Boni und in welcher Höhe?

3) Technik

14. Wie ist der Status der Funktionsfähigkeit der technischen Gebäudeausrüstung (TGA), insbesondere der Brandschutzanlagen, des Flughafens Berlin Brandenburg zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag - dem Tag der Einsetzung - gewesen?
15. Welche Veränderungen wurden an der TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere an der Brandschutzanlage, seit März 2014 vorgenommen, um eine Funktionsfähigkeit sicherzustellen?

16. Welche Kosten wurden für die gesamte TGA des Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere für die Brandschutzanlagen, ursprünglich eingepplant und welche Kosten sind bis zum Tag der Eröffnung tatsächlich entstanden?
17. Wie begründen sich Mehrkosten, Umplanungen und Veränderungen der TGA des Flughafens, insbesondere der Brandschutzanlagen?
18. Welche konkreten zeitlichen Verzögerungen bezüglich Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg haben sich aufgrund der TGA, insbesondere der Brandschutzanlagen, ab März 2014 ergeben?

4) Grundstücksgeschäfte

19. Welche Rolle nahmen die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB), die WestLB AG und die Bankgesellschaft Berlin bei den Grundstücksgeschäften ein, die im Zusammenhang mit der Errichtung des BER standen?
20. Welche Rolle spielte das Baufeld Ost südlich Hornbach, östlich der A113, für die Flughafenplanung?
21. Welche der erworbenen Grundstücke wurden wirklich benötigt?
22. Welche Grundstücke wurden nach dem Erwerb wann weiterveräußert und aus welchen Gründen?
23. Zu welchen Preisen wurden die Grundstücke eingekauft und ggf. weiterverkauft und wie viel Freifläche war am für den Untersuchungsausschuss relevanten Stichtag noch vorhanden?
24. Warum wurden die Flächen ab 1991 und damit vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens angekauft und für welchen Zweck war dies jeweils?
25. Was wurde aus der ca. 125 Hektar großen Fläche des sogenannten Baufeldes Ost und wie setzt sich der Schaden in Höhe von ca. 200 Millionen Euro zusammen, der durch die Käufe entstanden ist?
26. Hat eine systematische Kampfmittelsuche und -räumung auf dem jetzigen Flughafenareal stattgefunden?
27. Falls ja, in welchem Zeitraum erfolgten diese Maßnahmen und welche Kosten sind dadurch entstanden?
28. Welche Rolle nahmen die ILB und die LEG Brandenburg mbH. i.L. bei den Grundstückskäufen ein?

5) Kosten und Finanzierung der regionalen Infrastruktur

29. Welche Kosten sind durch die Verlängerung der Bauphasen bei der Instandhaltung der S-Bahn und des Bahnhofes Flughafen Schönefeld entstanden?
30. Welche Kosten sind durch die Umbauten des bestehenden Bahnnetzes und des Anschlusses an die A113 entstanden?
31. Welche Kosten sind dem Land durch den großflächigen Um- und Ausbau der regionalen Infrastruktur entstanden?

6) Finanzierungskalkulation in der Planungsphase

32. Wie setzte sich die Finanzierung der unterschiedlichen Planungen in der Anfangsphase, das heißt vor Baubeginn, zusammen?

33. Wie viele Planungsansätze gab es in der Anfangsphase des Flughafenbaus?
34. Aus welchen Gründen wurde dann der Zuschlag für die Planung des BER in der sodann umgesetzten Form gegeben?
35. Welche Planungen waren das konkret und welche Standorte wurden noch in die anfänglichen Planungen einbezogen?

7) Behindertengerechte Ausstattung

36. Wie hoch waren die Planungskosten für die behindertengerechte Ausstattung des gesamten BER und wie hoch sind die tatsächlichen Kosten, die letztlich bis zum Tag der Eröffnung des Flughafens entstanden sind?
37. Wie setzten sich die Kosten für die behindertengerechte Ausstattung des BER zusammen?
38. Welcher Anteil dieser Kosten entfiel dabei auf Umplanungen und aus welchen Gründen?

8) Schallschutz

39. Wie hoch ist die geplante Gesamtsumme für den Schallschutz ursprünglich gewesen (Planung) und was wurde tatsächlich für Schallschutzmaßnahmen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag ausgegeben?
40. Wie wurde mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts und dem Gegengutachten der FBB GmbH 2016 umgegangen und warum wurde auf das Gutachten des Fraunhofer-Instituts nicht eingegangen?
41. Wie kam es zu der unterschiedlichen Klassifizierung der Wohngebäude in der Umgebung des Flughafengeländes?
42. Wie wurden die jeweiligen Schallschutzgutachten miteinander verglichen?
43. Aus welchen Gründen kam das Gegengutachten zu gänzlich unterschiedlichen Ergebnissen, verglichen mit dem Gutachten des Fraunhofer-Instituts?
44. Wurden für das Gegengutachten Messungen vorgenommen?
45. Falls ja, nach welchen Richtlinien wurden die Messungen für das Gegengutachten der FBB GmbH durchgeführt?
46. Unter Einbeziehung wie vieler Gebäude und Haushalte wurde der Schallschutz ursprünglich geplant und wie viele Gebäude und Haushalte waren tatsächlich sodann nach Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag von Fluglärm betroffen?
47. Wurden die neu festgelegten Flugrouten in der Planung berücksichtigt und sind dadurch Mehrkosten entstanden?
48. Wie viele Gebäude und Haushalte waren bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag durch die neuen Flugrouten betroffen?
49. Welche Möglichkeiten hatten Grundstückseigentümer nach der Inbetriebnahme des Flughafens bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag, durch Messungen eine tatsächlich höhere Lärmbelastung als in den Modellrechnungen festgesetzt nachzuweisen, insbesondere auch nach realisierten Schallschutzmaßnahmen und auch außerhalb der sodann festgelegten Schutzzonen?

50. Auf welcher Grundlage wurden die sogenannten Schallschutzzonen errechnet und letztlich erstellt?
51. Wie wurden die ursprünglichen Schutzzonen geplant und wie stellten sich der Stand der Schutzzonen und deren Einhaltung bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag dar?
52. Zu welchen Planungs- bzw. Bauphasen wurden die Kosten für das Schallschutzprogramm berechnet?
53. Auf welcher Berechnungsgrundlage ist dies erfolgt und mit welchem jeweiligen Ergebnis?
54. Wann und aus welchen Anlässen hat sich der Aufsichtsrat mit dem Schallschutzprogramm beschäftigt?
55. Welche Festlegungen, Beschlüsse und Ergebnisse waren die Folge dieser Beratungen?
56. Wann und in welchen Phasen wurden diese Kostenberechnungen aktualisiert?

9) Standortentscheidung

57. Welche Rolle spielte der Transrapid als mögliche Flughafenanbindung bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?
58. Welche Rolle spielten die Deutsche Lufthansa und andere Fluggesellschaften sowie die Treuhandanstalt und die Privatisierung von Interflug/Flughafen Schönefeld bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld?
59. Welche Planungserwägungen waren letztlich für die Standortentscheidung maßgeblich?

10) Entwicklung des Flughafenumfelds

60. Welche Rolle spielte die Airport Region (Gemeinschaftsunternehmen der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB) und der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH) bei der Entwicklung des Flughafenumfelds?
61. Welche Rolle spielten die verschiedenen Projektentwickler und unternehmensgesellschaftsrechtlichen Strukturen (u. a. Tochtergesellschaften der Helaba Landesbank Hessen-Thüringen) bei der Umfeld-Entwicklung?
62. Zu welchem Zeitpunkt begann die Einbeziehung der Berliner Wasserbetriebe bei der Entwicklung des Flughafenumfelds und in welchem Zusammenhang?
63. Auf welchen Planungen basierte/n der Ausbau/die Aufgaben des Klärwerks Waßmannsdorf (auch hier rückblickend auf DDR-Planungen)?
64. Wie wirkte sich die generelle Grundwasserproblematik bei Bauvorhaben in Berlin und im Berlin-nahen Raum und daraus resultierenden Bauverzögerungen (U-Bahn-Tunnel-Verlängerung U5, Stadtschloss, Staatsoper) auf die Planungen des BER aus?
65. Wann wurden die gebauten Pumpwerke in Betrieb genommen?
66. Sind ausnahmslos alle Pumpwerke in Betrieb genommen worden? Falls nein, warum nicht?

67. Wie wurde mit der in den Planungen festgelegten Einleitung des Regenwassers und des Grundwassers in den Zülow- und den Glasowbach umgegangen und wie war der Sachstand dazu zum Zeitpunkt der Einsetzung des Untersuchungsausschusses?
68. Sind Umweltschäden im Flughafenumfeld durch die Absenkung des Grundwasserspiegels beim Bau des BER entstanden?
69. Wurde in Vorbereitung der Flughafenplanung die geologische Beschaffenheit bzw. Tauglichkeit des Bodens hinsichtlich der Bebaubarkeit für das geplante Projekt Großflughafen untersucht?
70. Welche Risikofaktoren und örtlichen Besonderheiten wurden untersucht und zu welchem Ergebnis kamen die Untersuchungen?
71. Wurden in Baugrundgutachten widersprüchliche Aussagen getroffen und auf welche Risiken bzw. mögliche problematische Entwicklungen wurde hingewiesen?

11) Planungsphasen

72. Wie kam es zur Umplanung der ursprünglich entworfenen Planung hin zur sodann umgesetzten Art des Flughafens?
73. Aus welchen Gründen erfolgte diese Umplanung?
74. 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 seitens der Deutschen Flugsicherung?
75. Wurden dementsprechend auch die vorliegenden lärmphysikalischen, medizinischen, toxikologischen und ökologischen Gutachten aktualisiert?
76. 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?
77. Wie sah die Planung in der Ursprungsfassung aus und wie in den einzelnen Planungsphasen?
78. Welchen Einfluss hatten das Architekturbüro gmp, die Mitnahme der Baupläne durch gmp und die Verzögerung durch den Rechtsstreit mit gmp auf die Fertigstellung des Flughafens und welche Kosten sind dadurch zusätzlich entstanden?
79. Welche Folgen des Umbaus der Einkaufspassagen sind für den Brandschutz und die Entlüftung entstanden?
80. Auf welcher rechtlichen Grundlage konnte sich gmp der Baupläne bemächtigen?
81. Bei welchen Baumaßnahmen hat welche Firma Insolvenz angemeldet und welche Kosten in welcher Höhe sind dadurch der Flughafengesellschaft zusätzlich entstanden?

12) Kapazitätsplanungen

82. Welche Planungen für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) waren bis zur Vorstellung des „Masterplans BER 2040“ im November 2017 ursprünglich vorgesehen?

83. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen?
84. Aus welchen Gründen wurden diese Planungen verworfen?
85. Welche Planungen, Bauvorbereitungen und Bauarbeiten für Kapazitätserweiterungen des Flughafens Berlin Brandenburg gab es bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?
86. Auf welchen Prognosen für Passagier- und Flugbewegungen beruhten diese Planungen, Bauvorbereitungen oder Bauarbeiten?
87. Welche Fluggastkapazität ist für jeweils welchen Zeitpunkt nach diesen Planungen kalkuliert worden?
88. Wie wurden die Fluggastkapazitäten der einzelnen Stufen ermittelt und welche IATA-Standards (International Air Transport Association) wurden zugrunde gelegt?
89. Wie hoch war der zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags vorgesehene Finanzbedarf für Erweiterungsbaumaßnahmen am Flughafen und wie setzte sich dieser zusammen und wie sollte nach den Planungen die Finanzierung gesichert werden?
90. Welche Auswirkungen auf Betriebskosten, Umsätze und Gewinne wurden insoweit im Hinblick auf beabsichtigte Erweiterungen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag kalkuliert?
91. Welche Gespräche mit Vertretern von Fluggesellschaften wurden im Zusammenhang mit der Erweiterungsplanung wann, von wem und mit welchem Ergebnis geführt?
92. Welche Auswirkungen hatte die Insolvenz von Air Berlin auf den Erweiterungsbedarf und die mit einer Erweiterung im Zusammenhang stehenden Planungen?
93. Inwieweit ergaben sich aus den Kapazitätserweiterungen zusätzliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und welche Kosten sind daraus dem Land Brandenburg entstanden?

13) Baumängel

a. Brandschutz

94. Welche gravierenden Mängel sind während der einzelnen Bauphasen im Hinblick auf den Brandschutz entstanden?
95. Wann wurden diese Mängel beseitigt?
96. Wer trug welche Kosten für die Beseitigung der Mängel?
97. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich Brandschutz zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?
98. Welche Kosten sind insoweit insgesamt für die Mängelbeseitigung im Bereich Brandschutz entstanden?

b. interne Infrastruktur

99. Mussten Förderbänder, Rolltreppen und Fahrstühle schon vor der Inbetriebnahme regelmäßig in Bewegung gesetzt werden, um zu gewährleisten, dass diese funktionstüchtig bleiben?
100. Welche Kosten sind dafür in welcher Bauphase entstanden und wie hoch sind die Gesamtkosten für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit von Förderbändern, Rolltreppen und Fahrstühlen gewesen?

c. Gebäude sowie Start- und Landebahnen

101. Welche Mängel an Gebäuden sowie an den Start- und Landebahnen konnten vor der Inbetriebnahme des Flughafens festgestellt werden?
102. Welche Kosten sind für die Beseitigung dieser Mängel entstanden?
103. Wer hat welche Kosten im Einzelnen getragen?

d. Kosten der Mängelbeseitigung und Kostenträger

104. Welche Mängel sind im Einzelnen bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Zeitpunkt wann festgestellt worden?
105. Welche Kosten sind für die Feststellung von Mängeln entstanden und wer hat diese Kosten getragen?

e. Haftung für die Mängelbeseitigung

106. Welche Baumängel sind bei der Errichtung des Flughafens aufgetreten, welche nicht durch die ausführenden Unternehmen beseitigt werden konnten?
107. Wer hat die Kosten für die durch Dritte durchgeführte Mängelbeseitigung in welcher Höhe für welche Baumängel getragen?
108. In welchen Bauteilbereichen konnten Planungsfehler ausgemacht werden, für die die Planer haftungsrechtlich einzustehen hatten?
109. Wurden die Haftungsansprüche gegen die Schuldner auch durchgesetzt?
110. Welche Kosten sind aufgrund der Durchsetzung von Haftungsansprüchen, insbesondere wegen Schlechtleistung, entstanden und welche Kosten davon musste letztlich die Flughafengesellschaft selbst tragen?
111. In welcher Höhe standen dem Bauherrn zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsbürgschaften mit welcher Geltungsdauer zur Verfügung?
112. In welcher Höhe wurden bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag Gewährleistungsansprüche und Gewährleistungsbürgschaften in Anspruch genommen?

f. Mängel bei der behindertengerechten Ausstattung des BER

113. Welche Mängel sind bei der behindertengerechten Ausstattung und der behindertengerechten Bauausführung des Flughafens entstanden?
114. In welchen Bauabschnitten sind in Bezug auf die behindertengerechte Ausstattung des BER Mängel entstanden?
115. Wer hat die Kosten der Mängelbeseitigung für die bei der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung entstandenen Mängel getragen?
116. Wie hoch war die Zahl der tatsächlichen Mängel im Bereich der behindertengerechten Ausstattung und Bauausführung zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag?

g. Mängel bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung des BER

117. Welche Mängel sind wann bei der Sanitärausstattung sowie der Strom-, Wasser- und Gasversorgung festgestellt worden?
118. Welche dieser Mängel wurden noch vor der Eröffnung des BER beseitigt und welche Kosten sind dafür entstanden?

119. Wie hoch war die Zahl der noch bestehenden Mängel im Bereich Strom-, Wasser- und Gasversorgung zum Zeitpunkt des für den Unterausschuss maßgebenden Stichtags?

14) Eröffnung des BER

120. Welche Kosten sind der FBB GmbH durch die mehrfache Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens entstanden und welchen Anteil dieser Kosten trug das Land Brandenburg?
121. In welcher Höhe wurden Zahlungen an Unternehmen geleistet, die durch den verschobenen Eröffnungstermin ihre Geschäfte im Flughafen nicht planmäßig eröffnen konnten?
122. Wie viele Unternehmen haben ihre Verträge für die Nutzung von Gewerberäumen auf dem Flughafengelände aufgrund der Verschiebung des Eröffnungstermins noch vor der Eröffnung des Flughafens gekündigt?
123. Wie viele Klagen gegen die FBB GmbH gab es von Unternehmen, die ihre Geschäfte nicht planmäßig eröffnen konnten?
124. Wie viele Arbeitnehmer von den Vertragspartnern der FBB GmbH wurden infolge der Verschiebung des Eröffnungstermins arbeitslos?
125. Wie viele Vertragspartner der FBB GmbH mussten durch die Verschiebung des Eröffnungstermins Insolvenz beantragen?
126. Was ist aus den von den sodann insolventen Vertragspartnern bereits eingebauten Geschäftseinrichtungen geworden?
127. Gab es für den Verbleib bereits verbauter Geschäftseinrichtungen Ausgleichszahlungen und wenn ja, in welcher Höhe im Einzelfall?
128. Sind Fluggesellschaften durch die Verschiebung des Eröffnungstermins als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen? Wenn ja, welche waren dies und wann sind diese als Partner abgesprungen oder in Insolvenz gegangen?
129. In welcher Höhe wurden Vertragsstrafen wegen der Verschiebung des Eröffnungstermins des Flughafens gegenüber der FBB GmbH geltend gemacht und letztlich erfolgreich eingeklagt?
130. Waren unter den Anspruchstellern bzw. Klägern auch Zulieferunternehmen, die die FBB GmbH im Rahmen einer Drittschadensliquidation in Haftung genommen haben, weil der Eröffnungstermin verschoben wurde?

15) Flugrouten des BER bei Start und Landungen

131. Welche Flugrouten wurden bei der ersten Planung des BER zugrunde gelegt?
132. Welchen Einfluss hatte das Land Brandenburg auf die jetzt festgelegten Flugrouten?
133. Wie ist die Entwicklung der Flugrouten in den einzelnen Planungsphasen gewesen?
134. Aus welchen Gründen und nach welchen Maßgaben wurden die von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow eingeklagten Flugrouten geändert?
135. Warum wurde kein generelles Nachtflugverbot erlassen und trotz des Urteils 76 Flüge in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr zugelassen?
136. Auf welchen rechtlichen Grundlagen basierte diese Entscheidung?

137. Warum wurden die festgelegten Flugrouten bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag nicht eingehalten?
138. Aufgrund welcher rechtlichen Vorschriften ist eine Abweichung von den festgelegten Flugrouten möglich gewesen?
139. Welche Entscheidungsfreiheit bezüglich der Nichteinhaltung der Flugroute hat der jeweilige Pilot bei Start und Landung auf dem BER zum Zeitpunkt des für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtags gehabt?
140. Mit welchen Flugrouten wurde bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag geplant, soweit eine Erweiterung des BER als Regierungsluftflughafen und eine dritte Start- und Landebahn vorgesehen waren?

16) Gerichtsentscheidungen zum BER

141. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Flugrouten des BER?
142. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich der Flugrouten umgesetzt?
143. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich des Schallschutzes am BER?
144. Wurden die Gerichtsentscheidungen bezüglich des Schallschutzes umgesetzt?
145. Welche Gerichtsentscheidungen im einstweiligen Rechtsschutz und in Hauptsacheverfahren gab es bezüglich der Grundstücksgeschäfte, die im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens getätigt wurden?

17) Aufsichtspflicht als Gesellschafter

146. Welche Anforderungen an ihre Aufsichtsratsmitglieder wurden von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft vorab formuliert?
147. Weshalb wurden keine Personen in den Aufsichtsrat berufen, die Erfahrungen bei vergleichbaren Großprojekten vorweisen konnten?
148. 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?
149. Welche Auswirkungen hatte diese Doppelrolle bei Entscheidungen über sukzessive Planungen und Kosten?
150. 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 Brandenburgs zuständig war, Interessenkonflikte?
151. Wann hat sich das Land Brandenburg mit den anderen beiden Anteilseignern über Risiken und Probleme des Großprojekts BER ausgetauscht?
152. Ist dieser Austausch protokolliert worden?
153. Gab es eine Zusammenarbeit der jeweils mit dem Großprojekt befassten Verwaltungen der einzelnen Anteilseigner und falls ja, in welcher Form?
154. Wichen einzelne Einschätzungen der öffentlichen Verwaltungen oder einzelner Anteilseigner zu Problemlagen voneinander ab und wie wurde in diesen Fällen im Aufsichtsrat damit umgegangen?

155. 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 der Baudurchführung seitens der Flughafengesellschaft und deren Anteilseigner darauf reagiert?
156. Welche Wirtschaftsprüfungsgesellschaften wurden von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzw. deren Anteilseignern beauftragt?
157. 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?
158. Haben Wirtschaftsprüfungsgesellschaften Finanzierungsmodelle für den Neubau des Flughafens Berlin Brandenburg entwickelt, welche sie im Nachgang selbst prüften?
159. Wie viele Sonderprüfungen zu welchen Themenbereichen wurden seit Beginn des Neubaus des Flughafens Berlin Brandenburg bis zum für den Untersuchungsausschuss maßgebenden Stichtag bei welchen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften durch die Flughafengesellschaft und/oder ihre Anteilseigner in Auftrag gegeben und was sind die Ergebnisse der jeweiligen Sonderprüfungen gewesen?
160. Gab es Aufträge zu Sonderprüfungen, die nicht beendet wurden, und wie wurde mit den vorliegenden Teilergebnissen dieser nicht beendeten Sonderprüfungen umgegangen?
161. War dem Aufsichtsrat bekannt, dass sich der Generalplaner pg bbi aus den Firmen gmp GmbH, IGK-IGR GmbH und J.S.K GmbH zusammensetzte?
162. 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, das heißt, sich deren Kontrolltätigkeit auf die eigene vorherige Tätigkeit bezog?
163. Sofern dies dem Aufsichtsrat bekannt war: Wie bewertete er diesen Umstand?
164. Nach welchen Kriterien wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH ausgewählt?
165. Zu welchen Konditionen ist diese Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und seit wann mit der Prüfung der FBB GmbH beschäftigt gewesen?
166. In welcher Form konnte die Firma EY auf die Entscheidungen der Gesellschafter Einfluss nehmen?
167. Wie wurde die Arbeit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY für die FBB GmbH durch die Gesellschafter überprüft, insbesondere vor dem Hintergrund, dass EY auch für das insolvent gegangene DAX-Unternehmen Wirecard tätig gewesen war und dieses Prüfmandat seit Oktober 2020 Gegenstand eines Untersuchungsausschusses im Deutschen Bundestag war?

B. Abschlussbericht und Empfehlungen

Der Untersuchungsausschuss soll einen Abschlussbericht anfertigen und Schlussfolgerungen aus den Untersuchungsergebnissen ziehen, insbesondere für

- zukünftige Großprojekte, bei denen das Land Brandenburg Gesellschafter oder Geldgeber ist oder sein soll,
- eine schnelle Evaluierung des Schallschutzes am BER,
- den zukünftigen Umgang mit Generalplanern für Großprojekte
- und eine eventuelle Haftbarmachung von natürlichen Personen und Gesellschaften, wenn ein Verschulden für die Entstehung der Mehrkosten durch baubedingte Verzögerungen festgestellt wird.

C. Arbeitsweise

Zur Aufklärung des Untersuchungsgegenstandes sind neben den zwingend einzubeziehenden Beweismitteln auch die Berichte der bereits abgeschlossenen und laufenden Untersuchungsausschüsse zum BER im Land Berlin einzubeziehen.

D. Zusammensetzung und Ausstattung des Untersuchungsausschusses

- I. Der Untersuchungsausschuss besteht aus elf stimmberechtigten Mitgliedern und dem Vorsitzenden.
- II. Unter Berücksichtigung des Stärkeverhältnisses der Fraktionen im Landtag Brandenburg verteilen sich die Sitze im Untersuchungsausschuss 7/2 wie folgt:

Vorsitzender ohne Stimmrecht: AfD gemäß Art. 72 Absatz 2 Satz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg in Verbindung mit § 4 Absatz 3 Satz 2 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes

Stellvertretender Vorsitzender mit Stimmrecht: ein Mitglied einer Regierungsfraktion gemäß § 4 Absatz 3 Satz 4 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes

sowie im Weiteren:

SPD	3 Mitglieder
AfD	3 Mitglieder
CDU	2 Mitglieder
DIE LINKE	1 Mitglied
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	1 Mitglied
BVB / FREIE WÄHLER	1 Mitglied

- III. Jede im Landtag vertretene Fraktion kann ab dem Datum des Tages des Einsetzungsbeschlusses bis zum Ablauf des Monats, der auf den Monat folgt, in dem die Arbeit des Untersuchungsausschusses 7/2 endet, für jeden Kalendermonat Mittel in Höhe von 1/12 der jeweils gültigen und vom für Finanzen zuständigen Ministerium veröffentlichten Personaldurchschnittskosten für zwei Stellen der Wertigkeit E14 in Anspruch nehmen.

Die in den vorangegangenen Monaten nicht in Anspruch genommenen Mittel stehen noch bis zum Ablauf des jeweiligen Haushaltsjahres zur Verfügung.

Die Mittel sind für Zwecke bestimmt, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Tätigkeit des Untersuchungsausschusses stehen (Personalausgaben und sächliche Verwaltungsausgaben). Ihre Verwendung ist nachzuweisen.

- IV. Der Ausschuss wird inhaltlich und organisatorisch von der Verwaltung des Landtages betreut.

Unabweisbar erforderliche zusätzliche Personal- und Sachmittel können insbesondere

- für die vorübergehende Beschäftigung eines wissenschaftlichen Mitarbeiters zur Betreuung des Untersuchungsausschusses (bis Besoldungsgruppe A15 oder R2),
- für die vorübergehende Beschäftigung eines Mitarbeiters zur Führung der Geschäftsstelle des Untersuchungsausschusses (Besoldungsgruppe A8),
- für die Vergütung von Gaststenografen,
- für die Beschaffung von IT-Ausstattungen (auch für die Fraktionen),
- für die Erstellung von Gutachten,
- für die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen, die Vergütung von Dolmetschern sowie für deren Reisekosten,
- für die Vorbereitung und die Durchführung der Ausschusssitzungen sowie
- für die Erarbeitung und die Veröffentlichung des Schlussberichtes

in Anspruch genommen werden.

Begründung:

Der vorliegende Antrag wurde von 23 Abgeordneten unterzeichnet. Damit ist das von Artikel 72 Absatz 1 der Verfassung des Landes Brandenburg in Verbindung mit § 2 Absatz 2 Satz 1 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes vorgegebene Quorum von einem Fünftel der Mitglieder des Landtages, das zur Einsetzung eines solchen Ausschusses verpflichtend ist, erreicht.

Der Untersuchungsausschuss soll aus elf Mitgliedern und dem Vorsitzenden bestehen. Die Sitzverteilung erfolgt unter Berücksichtigung des Stärkeverhältnisses der Fraktionen.

Nach § 29 Satz 1 des Brandenburgischen Untersuchungsausschussgesetzes trägt das Land die Kosten des Untersuchungsverfahrens. Dies gilt auch für die Kosten einer angemessenen Personalausstattung des Ausschusses und der Fraktionen. Für eine angemessene Personalausstattung der Fraktionen wird ein Betrag gewählt, der es den Fraktionen ermöglicht, zwei wissenschaftliche Mitarbeiter in Vollzeit entsprechend den Personaldurchschnittskosten für zwei Stellen mit der Wertigkeit E14 des TV-L zu beschäftigen. Die personelle Ausstattung für die Fraktionen ist erforderlich, da der Untersuchungsauftrag umfangreich ist und aller Voraussicht nach in nicht unerheblichem Umfang die zeitaufwendige Sichtung von Akten und Dokumenten erfordert. Zudem ist die Ausstattung mit zwei wissenschaftlichen Vollzeitkräften auch vor dem Hintergrund geboten, dass die Einsetzung des Untersuchungsausschusses erst zu einem fortgeschrittenen Zeitpunkt der 7. Wahlperiode des Landtags Brandenburg erfolgt, sodass davon auszugehen ist, dass der Untersuchungsausschuss 7/2 mehr als einmal monatlich zusammentreten muss, um dem Untersuchungsauftrag bis zum Ende der 7. Wahlperiode umfassend nachzukommen.

Die Ausbringung einer Planstelle A15/R2 für die erforderliche Ausstattung der Verwaltung des Landtages soll es ermöglichen, bei annähernder Kostengleichheit mit einer Entgeltgruppe 14 im Sinne des Tarifvertrages der Länder entweder einen Beamten, Richter, Staatsanwalt oder Angestellten befristet zu beschäftigen.

Die Ausbringung einer Stelle A8 soll die vorübergehende Beschäftigung eines Bürosachbearbeiters ermöglichen, der über Erfahrungen im Umgang mit Verschlussachen verfügt. Es ist davon auszugehen, dass dem Untersuchungsausschuss 7/2 in nicht unerheblichem Umfang als vertraulich eingestufte Akten zur Einsichtnahme vorgelegt werden.