

## 15. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 06. Februar 2006 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Februar 2006) und **Antwort**

#### Verfahrensfehler oder Filz beim BBI

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

Frage 1: Wie bewertet der Senat, dass vor einer Entscheidung zum Planfeststellungsbeschluss vollendete Tatsachen geschaffen wurden, indem schon jetzt eine Anlage zur Bauwasserableitung mit einem Volumen von rd. 2,5 Mio. Euro realisiert wird, ohne dass eine Entscheidung vorliegt, ob der beabsichtigte Durchgangsbahnhof in Tiefelage errichtet wird?

Antwort zu 1.: Es handelt sich um eine Anlage mit einem Aufwand von ca. 2 Mio. €, die nicht ausschließlich für die Ableitung des gehobenen Grundwassers für die Schienenanbindung, sondern insbesondere für die Regenwasserableitung der Anlagen des BBI errichtet wurde. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die neu errichteten Anlagen in das bestehende Entwässerungssystem einzu beziehen. Diese Maßnahme wurde im Rahmen der Entscheidung des BVerwG im einstweiligen Rechtsschutzverfahren (April 2005) ausdrücklich gebilligt.

Frage 2: Wie bewertet der Senat, dass der Inhaber des mit der Bauwasserableitung beauftragten Büros zugleich Vorstandsmitglied des Vereins Wirtschaftsinitiative pro BBI ist?

Antwort zu 2.: Die Auswahl des beauftragten Büros erfolgte über ein ordnungsgemäßes Ausschreibungsverfahren. Die Tatsache, dass ein Bieter Vorstandsmitglied des Vereins Wirtschaftsinitiative pro BBI ist, ist vergabe rechtlich gesehen kein Ausschlussgrund.

Frage 3: Wie bewertet der Senat, dass vor einer gerichtlichen Entscheidung über die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses durch die Flughafen Schönefeld GmbH eine europaweite Ausschreibung für Arbeiten an der Start- und Landebahn und dem Flughafenbahnhof eingeleitet wurde?

Antwort zu 3.: Es sind keine Leistungen ausgeschrieben, die die zukünftige neue Start- und Landebahn betreffen.

Die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt mit der Vergabebekanntmachung betrifft Rollbahnanschlüsse an der vorhandenen Start- und Landebahn Süd. Die Maßnahme ist erforderlich, um im Zusammenhang mit der anstehenden notwendigen Schließung der Start- und Landebahn Nord durch den geplanten Autobahnbau den unterbrechungs- und störungsfreien Flugverkehr auf der verbleibenden Start- und Landebahn Süd sicher zu stellen.

Frage 4: Wer haftet für die Folgen, wenn unnötigerweise Planungs- oder Bauaufträge erteilt worden sind, und ist vorgesehen, die Geschäftsführung und die Mitglieder des Aufsichtsrats in die persönliche Haftung zu nehmen?

Antwort zu 4.: Der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts hat am 14. April 2005 die aufschiebende Wirkung der Klage der Antragsteller gegen den Planfeststellungsbeschluss des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg vom 13. August 2004 angeordnet und „Vorabmaßnahmen“, „Berräumung und Baufeldfreimachung“ und „Vorflut und Grundwasserhaltung“ von der aufschiebenden Wirkung ausgenommen.

Der Aufsichtsrat der FBS hat in seiner Sondersitzung am 27.04.2005 die Fortsetzung des Projektes im Rahmen der Entscheidung des BVerwG beschlossen. Alle durch den Aufsichtsrat genehmigten Maßnahmen werden danach aus Gesellschaftermitteln finanziert. Um die Risiken weitgehend zu minimieren, sind in den Verträgen entsprechende Vorbehaltsklauseln, z.B. stufenweise Beauftragung, enthalten.

Frage 5: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass die Tiefelage des Bahnhofs weder verkehrlich noch mit Sicherheitsaspekten begründbar ist und nach Einschätzung von Experten nur deshalb gewählt wurde, um eine bauliche Verbindung mit dem Terminal zu schaffen, um somit ein möglichst großes und unteilbares Bau-Los zu schaffen, auf das sich nur ein sehr großer Generalunternehmer bewerben kann?

Antwort zu 5.: Durch die Schienenanbindung und den Flughafenbahnhof wird der Luftverkehr effektiv mit dem Schienenverkehr verknüpft. Diese Lösungen sind zukunftsorientiert, wie sich an den Beispielen der Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf, München, Köln-Bonn und Stuttgart zeigt.

Eine derartige Verknüpfung ist im Standortwettbewerb heute unabdingbare Voraussetzung für die Entwicklung eines Flughafens.

Die in der Frage zitierte Auffassung ist im Übrigen unzutreffend. Es ist auch nicht geplant, Terminal und Bahnhof in einem unteilbaren Bau-Los ausführen zu lassen.

Frage 6: Wurde die Planung von einem Konsortium angekauft, das sich zuvor um die Projektprivatisierung beworben hatte und der ein großes Unternehmen angehört, das zugleich Bauunternehmen und Flughafenbetreiber ist, und wenn ja, wie bewertet dies der Senat?

Antwort zu 6.: Ich verweise hierzu auf das Schreiben der Senatsverwaltung für Finanzen an den Hauptausschuss vom 18. Juni 2003 sowie auf die Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 15/12523.

Frage 7: Wie bewertet der Senat, dass das für den Ausbau verantwortliche Mitglied der Geschäftsführung in der FBS ausgerechnet von diesem Bauunternehmen kommt?

Antwort zu 7.: Die Auswahl des entsprechenden Geschäftsführers erfolgte über ein ordnungsgemäßes Personalauswahlverfahren. Die vorherige Tätigkeit bei dem angesprochenen Unternehmen war dabei kein Ausschlussgrund.

Frage 8: Wie bewertet der Senat, dass die FBS auf einen internationalen Architekturwettbewerb verzichtet hat und nach Beschwerden über das Verfahren dem Architekten des umgebauten Reichstages und der Flughäfen Hongkong und Stansted in einem Schriftwechsel Unerfahrenheit beim Ausbau von Flughäfen unterstellt hat und dieser daraufhin seine Berliner Niederlassung schloss?

Antwort zu 8.: Die Ausschreibung der Generalplanungsleistungen für das Fluggastterminal erfolgte auf der Grundlage eines Systementwurfs des Bauherrn. Dieser basierte auf den Ergebnissen der Planfeststellung, insbesondere auf den dort festgelegten Terminalabmessungen. Im Planfeststellungsbeschluss ist das generelle Terminallayout einschließlich der Luftfahrzeugstandplätze festgeschrieben.

Die Auswahl der 5 Bewerber für die Teilnahme am Vergabeverfahren erfolgte streng nach den Kriterien, wie sie im Veröffentlichungstext ausgeschrieben waren. Die Bewertung erfolgte an Hand der geforderten Nachweise und Erklärungen.

Unter Ziffer III.2.1.3 der Veröffentlichung war insbesondere Folgendes gefordert:

"1. Referenzliste über die in den letzten 8 Jahren erbrachten Planungsleistungen für Fluggastterminals mit mind. 50.000 m<sup>2</sup> BGF (Darstellung wie folgt: Referenzobjekt / Name, Anschrift, Telefonnummer des Ansprechpartners beim Auftraggeber / Ausführungszeitraum / BGF in m<sup>2</sup> / Gesamtkosten des Objektes / Kurzbeschreibung der erbrachten Planungsleistungen und Angabe der Leistungsphasen nach HOAI sortiert nach Gewerken). Nachunternehmerleistungen sind einzubeziehen und als solche kenntlich zu machen.

2. Referenzliste über die in den letzten 5 Jahren erbrachten Generalplanungsleistungen oder Leistungen mit hoher gesamtplanerischer Verantwortung in der Objektplanung und technischen Gebäudeausrüstung für komplexe multifunktionale Gebäude mit mind. 100.000 m<sup>2</sup> BGF (Darstellung wie folgt: Referenzobjekt / Name, Anschrift, Telefonnummer des Ansprechpartners beim Auftraggeber / Ausführungszeitraum / BGF in m<sup>2</sup> / Gesamtkosten des Objektes / Kurzbeschreibung der erbrachten Planungsleistungen und Angabe der Leistungsphasen nach HOAI sortiert nach Gewerken). Nachunternehmerleistungen sind einzubeziehen und als solche kenntlich zu machen."

Unter Ziffer III.2.1.4 der Veröffentlichung wurde darauf aufmerksam gemacht, dass alle geforderten Nachweise und Erklärungen zwingend vorzulegen sind. Die in der Frage angesprochene Bewerbung entsprach nicht der in der Auftragsbekanntmachung geforderten Struktur und Nachweisführung. Bei der Bewertung der Bewerbungen konnten nur die Fakten berücksichtigt werden, die im Rahmen der Bewerbung vorgelegt wurden. Eine andere Handlungsweise hätte diejenigen Planungsbüros diskriminiert, die die geforderte Struktur und Nachweisführung bei ihrer Bewerbung umgesetzt haben.

Frage 9: Wie beurteilt der Senat die Aussichten auf eine erfolgreiche Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass der frühere Chef der planfeststellenden Behörde und Landesminister heute Berater eines beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmens ist und sich - wie am 30.06.05 in Berlin-Neukölln - für Werbeveranstaltungen für den Flughafen ausbau engagieren lässt?

Antwort zu 9.: Der Senat geht davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss Bestand haben wird.

Berlin, den 02. März 2006

Klaus Wowerit  
Regierender Bürgermeister

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. März 2006)