

Sonderausschuss BER

Protokoll

6. öffentliche/außerordentliche Sitzung

28. August 2015

Potsdam - Haus des Landtages

10.00 Uhr bis 12.20 Uhr

Vorsitz: Jutta Lieske

Protokoll: Anna-Maria Pawliczek

Anwesende

Ausschussmitglieder: Helmut Barthel (SPD)
Mike Bischoff (SPD)
Rainer Genilke (CDU)
stellv. Dierk Homeyer (CDU)
Kerstin Kircheis (SPD)
Jutta Lieske (SPD)
Matthias Loehr (DIE LINKE)
Stefan Ludwig (DIE LINKE)
Christoph Schulze (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe)
stellv. Sven Schröder (AfD)
Axel Vogel (GRÜNE/B90)

Datum der Ausgabe: 05.01.2016

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Tagesordnung:

1. Erkenntnisse der „Task-Force“ der FBB GmbH zu den Auswirkungen der Insolvenz der Firma Imtech auf Bau und Fertigstellung des Flughafens,

Diskussionen und Beratungsergebnisse des Projektausschusses und

Erkenntnisse zu den kürzlich bekannt gewordenen Nachtragsforderungen mehrerer Unternehmen, sowie den damit einhergehenden Betrugs- und Korruptionsvorwürfen

Bericht der Landesregierung

Antrag der Abgeordneten Genilke und Bommert (CDU) und des Abgeordneten Vogel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) gemäß § 77 Absatz 5 GOLT

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-me

Festlegung:

Der Ausschuss beschließt die externen Gutachter zum Ergebnisbericht „Stichprobenkontrolle des Schallschutzprogramms BER“ in der 7. Sitzung am 28. September 2015 anzuhören.

Aus der Beratung:

Die **Vorsitzende** begrüßt die Anwesenden zur 6. außerordentlichen Sitzung des Sonderausschusses BER im Brandenburger Landtag. Ganz besonders begrüße sie die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung, Frau Schneider, die Staatssekretärin im Ministerium der Finanzen, Frau Trochowski, den Flughafenbeauftragten, Herrn Bretschneider und die Geschäftsführung der FBB GmbH. Persönlich anwesend sei Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) und Herr Kunkel (Leiter Pressestelle der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]).

Sie weist weiter auf den Entwurf der Tagesordnung hin, der am 21. August 2015 verteilt worden sei. Die thematische Zusammensetzung der Tagesordnung gehe auf den Antrag der Abgeordneten Genilke und Bommert (CDU) und des Abgeordneten Vogel (GRÜNE/B90) zurück (Anlage 1). Ursprünglich sei die Durchführung einer Sondersitzung des Sonderausschusses BER für Montag, den 31. August 2015 - erster Tag nach sitzungsfreier Zeit -, nach § 77 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Landtags (GOLT) beantragt gewesen. Aufgrund der terminlichen Verhinderung von maßgeblichen Vertretern der Flughafengesellschaft sei im Nachgang zur Antragsstellung eine Verständigung mit den Antragsstellern dahingehend erfolgt, die außerordentliche Sitzung am heutigen Tag stattfinden zu lassen, mithin noch in sitzungsfreier Zeit. Die entsprechende Zustimmung des Präsidiums nach § 77 Absatz 5 GOLT sei im Rahmen eines Eilverfahrens erfolgt.

Hintergrund seien die aktuellen Entwicklungen am Flughafen BER: Insolvenz der Imtech Deutschland GmbH & Co. KG (Imtech) und die aktuell erhobenen Betrugs- und Korruptionsvorwürfe.

Nachdem keine Bemerkungen oder Änderungsvorschläge angezeigt worden seien, komme sie nunmehr zum Beschluss der Tagesordnung und frage, wer der Tagesordnung in der Fassung zustimmen könne.

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen
11	0	0

Sie stelle fest, dass die Tagesordnung einstimmig beschlossen sei.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Schließlich weist sie daraufhin, dass der Protokollentwurf der 5. Sitzung am 20. August 2015 verteilt worden sei. Der öffentliche Sitzungsteil in elektronischer Form, der nicht öffentliche Teil im verschlossenen Umschlag. Die Bestätigung der Richtigkeit nach § 83 Absatz 2 Satz 2 GOLT werde in der regulären Sitzung am 28. September 2015 erfolgen. Änderungsvorschläge könnten dem Ausschusssekretariat angezeigt werden.

Zu TOP 1: Erkenntnisse der „Task-Force“ der FBB GmbH zu den Auswirkungen der Insolvenz der Firma Imtech auf Bau und Fertigstellung des Flughafens,

Diskussionen und Beratungsergebnisse des Projektausschusses und

Erkenntnisse zu den kürzlich bekannt gewordenen Nachtragsforderungen mehrerer Unternehmen, sowie den damit einhergehenden Betrugs- und Korruptionsvorwürfen

Bericht der Landesregierung

Antrag der Abgeordneten Genilke und Bommert (CDU) und des Abgeordneten Vogel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) gemäß § 77 Absatz 5 GOLT

Die **Vorsitzende** leitet nunmehr in die Tagesordnung ein und bittet darum, dass der Flughafenkoordinator Herr Bretschneider oder der Geschäftsführer der FBB GmbH Herr Dr. Mühlenfeld zu den Erkenntnissen der „Task-Force“ berichten möge.

Staatssekretär Bretschneider (Staatskanzlei) kündigt an einige allgemeine Ausführungen zu der Sitzung des Projektausschusses zu machen, bevor Herr Dr. Mühlenfeld zu den Erkenntnissen der „Task-Force“ berichten werde.

So habe man sich im Aufsichtsrat darauf verständigt, dass eine andere Arbeitsweise in den Ausschüssen vereinbart werde. So hätten die Ausschüsse bisher rund vierzehn Tage vor der Aufsichtsratssitzung getagt. Den Ausschüssen hätten die Aufsichtsratsmaterialien zur Verfügung gestanden und sie hätten sich hierzu positioniert und daraus Vorschläge an den Aufsichtsrat formuliert. So seien mithin der Input und die Festlegung der Tagesordnung aus der Mitte der Geschäftsführung gekommen. Jedoch sei man vor einiger Zeit bereits zu dem Entschluss gelangt, dass dieses Verfahren geändert werden solle. Man wolle eine Gesamtstrategie auch für den Aufsichtsrat entwickeln. Zumindes in den Ausschüssen wolle man nach einem eigenen Arbeitsplan vorgehen, losgelöst davon, was nach Aktiengesetz und GmbH-Gesetz im Aufsichtsrat zwingend passieren müsse. Das bedeute, dass man zu einer anderen Art der Ausschussarbeit gekommen sei. Es habe zum ersten Mal keine schriftliche Vorbereitung gegeben. So hätten sich die Mitglieder in dieser Art und Weise bewusst hingestellt, um eine strategische Diskussion mit der Geschäftsführung führen zu können.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Das sei dann durch die Ereignisse mit Imtech, die durch die Medien gegangen seien, etwas überholt worden. Er habe die Ereignisse als Vorsitzender natürlich auf die Tagesordnung des Projektausschusses genommen. Er betont aber, dass hinter der beschriebenen neuen Vorgehensweise die Botschaft stehe, dass sich der Aufsichtsrat in einer ganz anderen Qualität und mit mehr Zeit der Sachthemen widmen möchte. Man werde auch weiterhin in enger Absprache mit der Geschäftsführung so vorgehen.

Zum Thema „Task-Force“ und der Insolvenz von Imtech verweise er auf die folgenden Ausführungen von Herrn Dr. Mühlenfeld, die er gern bei Bedarf ergänzend kommentieren könne.

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) merkt an, dass es sich bei den Erläuterungen des Flughafenkoordinators lediglich um einen allgemeinen Hinweis handeln würde und er erwarte, dass konkrete Ausführungen aus der aktuellen Sitzung des Projektausschusses folgen würden.

Staatssekretär Bretschneider (Staatskanzlei) bestätigt, dass konkrete Ausführungen bei dem entsprechenden Teil des Tagesordnungspunktes 1 [1 b]) folgen würden.

Zu TOP 1 a): Erkenntnisse der „Task-Force“ der FBB GmbH zu den Auswirkungen der Insolvenz der Firma Imtech auf Bau und Fertigstellung des Flughafens

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) berichtet, dass das Bekanntwerden der vorläufigen Insolvenz der Firma Imtech am 16. August 2015 überraschend gewesen sei. So sei man sich zwar schon länger darüber bewusst gewesen, dass die Imtech Schulden hatte, jedoch habe sich die Höhe in der letzten Zeit nicht signifikant geändert, sodass man nicht notwendigerweise davon ausgehen konnte, dass sie in diesem Sommer in die vorläufige Insolvenz gehen würde. Bezüglich des Ausfalls der Firma seien auch frühzeitig Vorkehrungen getroffen worden, auf die er noch eingehen werde.

Er führt weiter aus, dass die Firma Imtech einen sehr relevanten Teil der Arbeiten am Flughafen BER ausübe. Die Imtech habe rund 250 Mitarbeiter auf der Baustelle, entweder selbstständig oder in ihrer Arbeitsgemeinschaft mit Caverion. Es seien insgesamt rund 600 Bauarbeiter auf der Baustelle. Daraus ergebe sich, dass ein Drittel der Arbeiter der Baustelle originär der Firma Imtech zuzuordnen seien. Es würde sich daher für den BER um eine systemrelevante Firma handeln. Es gebe außerdem deutschlandweit nicht viele Firmen, die diese Arbeiten, die Imtech ausführe, auch anbieten würden. Das sei auch den Medien zu entnehmen gewesen, die berichtet hätten, dass Imtech an vielen wichtigen Bauprojekten in Berlin und Brandenburg beteiligt gewesen sei, sodass der Flughafen BER nicht die einzige betroffene Baustelle sei.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Er berichtet im Weiteren über die Geschehnisse um das Bekanntwerden der vorläufigen Insolvenz der Firma Imtech. Am 16. August 2015 habe die Imtech die FBB GmbH darüber informiert, dass eine vorläufige Insolvenz aufgetreten sei. Daraufhin seien die Arbeiten, die originär von der Imtech ausgeführt worden seien, kurzfristig zum Stillstand gekommen. Grund dafür sei die Tatsache, dass Imtech - wie jedes Bauunternehmen - mit Subunternehmern zusammenarbeiten würde. Diese haben zunächst nach Bekanntwerden der Insolvenz die Arbeit niedergelegt. Die Zahlungen seitens der FBB GmbH seien daraufhin gestoppt worden. Es habe eine umgehende Information an den Ausschichtsratsvorsitzenden und an seinen Stellvertreter gegeben.

Es habe auch ein kurzfristiges Treffen mit dem Geschäftsführer der Imtech und dem vorläufigen Insolvenzverwalter in Berlin gegeben. Er geht im Weiteren auf die Folgen eines vorläufigen Insolvenzverfahrens ein. In diesem Moment würden alle Altlasten der Firma Imtech ad acta gelegt und die Firma arbeite von dem Zeitpunkt an von einem neuen Konto aus, von dem alle Gelder genutzt würden, um in der Zeit der vorläufigen Insolvenz, die in der Regel drei Monate dauern würde, arbeitsfähig zu sein. Die Imtech habe von Beginn an erklärt, dass sie weiterarbeiten wolle. Nach dem geltenden Insolvenzrecht sei es ohnehin nicht zulässig, einer Firma aufgrund ihrer Insolvenz zu kündigen. Zu einer Kündigung müsste zusätzlich der Nachweis einer erheblichen Verzögerung kommen. Das sei bei dem Flughafen BER ein schwer zu definierbarer Begriff, der sehr vorsichtig zu bewerten sei.

Mit der Imtech habe man die Einzelheiten der weiteren Arbeit vereinbart. Auch wenn bereits Vorkehrungen getroffen worden seien, Ersatzfirmen für die Ausführung der entsprechenden Arbeiten zu akquirieren, könne dies nach dem bereits erwähnten Insolvenzrecht nicht einfach so umgesetzt werden, da eine Kündigung der Imtech nicht möglich sei.

Die Vereinbarungen mit der Imtech sehen vor, dass zwei separate Insolvenzkonten eingerichtet würden. Eines diene der Bezahlung der Subunternehmen, das andere sei für die Leistungen an Imtech selbst vorgesehen. Die ausstehenden Rechnungen für Leistungen der Imtech, die vor der Insolvenz erbracht worden seien, wurden zunächst gestoppt. Nach einer Vereinbarung mit der Imtech seien diese Leistungen nunmehr freigegeben und an Imtech ausgezahlt worden, damit die ausreichende Liquidität der Firma gesichert werden könne. Daraufhin habe die Imtech die Anzahl der Mitarbeiter auf der Baustelle wieder hochgefahren. Diese Woche sei man auf dem Stand von rund 80 % der Mitarbeiter, die die Imtech vorher zur Verfügung gestellt habe. Das bedeute, dass die Imtech fast vollständig auf der Baustelle arbeite. Natürlich seien zwischenzeitlich Verzögerungen aufgetreten, sodass man von rund drei Wochen Verzug ausgehen müsse.

Das größere Problem beim Zeitverlust sei nicht die Insolvenz der Imtech selbst gewesen, sondern das weitere Thema, an dem die Imtech beteiligt sei, namentlich die ARGE ImCa. Diese stelle eine Arbeitsgemeinschaft der Firma Caverion und Imtech dar und sei für Heizung, Sanitär und Lüftung zuständig. Im Rahmen dieser Arbeitsgemeinschaft mache Imtech rund 70 % der Arbeiten, Caverion sei für 30 % der Arbeiten zuständig. Die ARGE ImCa sei selbst nicht in Insolvenz gegangen.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Jedoch gebe es eine interne Regelung, dass im Falle der Insolvenz einer der Firmen der anderen Firmen das Vorkaufsrecht gebühre. Dieser Fall sei eingetreten, mithin habe die Caverion die ARGE ImCa übernommen. Der direkte Vertragspartner werde daher zukünftig die Caverion sein. Allerdings habe diese Übernahme zur Folge gehabt, dass die Imtech ihre Mitarbeiter von den betreffenden Arbeiten abgezogen habe. Dort würden die Arbeiten auch derzeit nicht vollständig stattfinden. Man sei erst bei rund ein Drittel der Mitarbeiter. Auch hier gelte, dass bevor nicht eine signifikante Verzögerung nachgewiesen werden könne, dem Unternehmen auch nicht gekündigt werden könne. Außerdem sehe man mit der ARGE ImCa zukünftig ein stabileres Verhältnis. Das Unternehmen habe außerdem die Möglichkeiten die Arbeiten, für die Imtech bisher zuständig gewesen sei, selbst auszuführen und wolle das auch. Hierzu liege eine ausdrückliche Willenserklärung vor, dass sie innerhalb der nächsten Wochen die Arbeiten vollumfänglich erfüllen wolle. Deshalb müsse man mit der Firma zusammenarbeiten und wolle dies auch.

So sei vermehrt die Frage aufgeworfen worden, warum man an der Fortführung der Zusammenarbeit noch interessiert sei. Er weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass im Baugenehmigungsverfahren nach den Regelungen des Bauordnungsrechts eine detaillierte Dokumentation vorausgesetzt werde. Eine detaillierte Dokumentation für dieses Gebäude aufzubauen stelle an sich schon ein schwieriges Unterfangen dar. Wenn man zu diesem Zeitpunkt Firmen wechseln würde und eine finale durchgehende Dokumentation fordere, sei das als extrem schwierig zu werten. Eine neue Baufirma müsste zunächst einmal die gesamte bestehende Dokumentation verstehen, aufarbeiten, analysieren, sich aneignen und das Gebäude insgesamt verstehen. All das würde sehr viel Zeit kosten. Der Bau würde dann im Ergebnis viel mehr zum Stillstand kommen. Daher sehe man in der Beibehaltung der bestehenden Firmen den besseren Weg. Er gibt in diesem Zusammenhang Verzögerungen zu. Die genaue Zeit des Verzugs könne aber erst benannt werden, wenn alle Bauarbeiter der beiden Unternehmen ihre Arbeiten wieder aufgenommen haben.

Die ausgezahlten Leistungen an Imtech beziffert er im Weiteren mit 4,5 Millionen Euro, die, wie bereits beschrieben, auf zwei Konten gezahlt worden seien. Ein Konto diene dabei der Bezahlung von Subunternehmern der Imtech. Es würde sich um ein spezielles BER-Konto handeln. Der Rest sei auf das globale vorläufige Imtech Insolvenzkonto ausgezahlt worden. Der ausgezahlte Betrag sei für bereits erbrachte Leistungen gezahlt worden, entweder für insgesamt erbrachte Leistungen, für teilweise vollständig abgerechnete Leistungen und Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen, bei denen die vollumfängliche Rechnungsstellung noch nicht erfolgt sei.

Er weist daraufhin, dass eine vorläufige Insolvenz keine vollständige Insolvenz sei. Eine vorläufige würde sich in der Regel über drei Monate erstrecken, mithin bis Ende Oktober.

Es sei nunmehr die Aufgabe des vorläufigen Insolvenzverwalters zu evaluieren, ob das Unternehmen Imtech aufgekauft würde oder nicht. Daher habe man mit der Imtech einen detaillierten Fahrplan vereinbart, welcher insbesondere darauf abzielt, die vollständige Dokumentation sicherzustellen und bereits begonnene Arbeiten bis zum Ende der vorläufigen Insolvenz vollständig abzuschließen.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Es wäre als unglücklich zu bewerten, für bereits durch die Imtech begonnene Arbeiten andere Unternehmen einsetzen zu müssen. Nach Ablauf der vorläufigen Insolvenz hänge vieles von dem jeweiligen Übergang in die endgültige Insolvenz oder den Verkauf der Firma ab.

Wie aus dem Medien zu entnehmen gewesen sei, seien viele große Baufirmen an dem Kauf von Imtech interessiert. Er betont, dass es sich bei Imtech um kein kleines Unternehmen handeln würde. Vielmehr sei Imtech mit 4 000 Mitarbeitern doppelt so groß wie die FBB GmbH. Ob ein reelles Interesse bestehe, könne von hieraus nicht beurteilt werden. Die interessierten Unternehmen würden sich hierzu die Zahlen genauer anschauen müssen und den Profit, den die einzelnen Baustellen aufbringen würden. Die Baustelle des Flughafens BER sei zwar nicht die größte, aber wohl die prominenteste Baustelle. Für die Imtech sei es wichtig, insbesondere hinsichtlich der zu führenden Verkaufsgespräche in den nächsten Monaten zu zeigen, dass sie leistungsfähig seien. Aus seiner Sicht handele es sich bei dem Bauleiter der Imtech um einen sehr erfahrenen Mitarbeiter, der die Situation vor Ort sehr gut organisiere und mit der FBB GmbH sehr gut zusammenarbeiten würde.

Die **Vorsitzende** bedankt sich bei Herrn Dr. Mühlenfeld für die ersten Ausführungen und eröffnet die Diskussionsrunde.

Abgeordneter **Schröder** (AfD) fragt, ob es bereits konkrete Gespräche bzw. Verhandlungen mit möglichen Unternehmen gebe für den Fall, dass nach der vorläufigen Insolvenz das Unternehmen Imtech in eine vollständige Insolvenz gehen würde.

Abgeordneter **Bischoff** (SPD) führt aus, dass er ebenfalls die Frage nach einem möglichen Plan B habe. Er habe den Eindruck, dass sich die FBB GmbH gut vorbereitet habe auf die offenbar bereits länger bekannte Situation der Imtech. Es liege auf der Hand, dass es sich für die prominente oder profitable Baustelle des Flughafens BER lohne im Insolvenzverfahren ein Unternehmen zu finden, welches die Geschäfte übernimmt und weiterführt. Dennoch müsse es einen Plan B geben für das Worst-Case Szenario, namentlich der kompletten Insolvenz von Imtech. Überrascht habe ihn die Tatsache, dass auch die ARGE ImCa derart in Mitleidenschaft gezogen worden sei.

Die Tatsache, dass beispielweise mit zwei Konten gearbeitet werde, zeige ihm dass die FBB GmbH mit der aktuellen Situation sehr durchdacht umgehe. Dass auf Baustellen größtenteils mit Subunternehmen gearbeitet werde, sei wohl gängige Praxis. So nimmt er Bezug auf die Angabe, dass rund ein Drittel der Arbeiter auf der Baustelle von Imtech stammen. Er bitte diesbezüglich um eine ungefähre Einschätzung, wie viele davon von zuliefernden Subunternehmen stammen.

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) wiederholt eingangs die Äußerungen von Herrn Dr. Mühlenfeld, dass die FBB GmbH durch die Insolvenzerklärung der Imtech überrascht worden sei. Dies zeige, dass nicht notwendigerweise eine gute Vorbereitung bzw. die Erarbeitung eines Plans B möglich gewesen sei. Er könne dabei durchaus nachvollziehen, dass man sich gegen den kompletten Wechsel der Unternehmen entschieden habe.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Er habe im Weiteren eine Frage in Bezug auf die Angabe, dass 4,5 Millionen Euro an die Imtech ausgezahlt worden sei. Er gehe davon aus, dass die Zahlungen für Leistungen vor der Erklärung der Insolvenz erfolgt seien.

Er nimmt in diesem Zusammenhang Bezug auf die Äußerungen von Herrn Amann, den früheren Technikchef BER, vom 6. März 2015 im Untersuchungsausschuss des Abgeordnetenhauses Berlin. So sei hier über Nachtragsforderungen für bereits geleistete Arbeit berichtet worden, die durch Bankbürgschaft abgesichert ausgezahlt worden seien. Er frage, ob nunmehr davon ausgegangen werden könne, dass diese abschließend überprüft sei, sodass zum jetzigen Zeitpunkt keine Forderungen der Imtech gegen die FBB GmbH offen seien.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) merkt eingangs an, dass die FBB GmbH bereits frühzeitig einen Prozess zur Absicherung der Leistungen der Imtech, mithin Elektroleistungen, begonnen habe. Im April 2014 seien diese Leistungen ausgeschrieben worden, um einen Rahmenvertrag zu entwickeln, der es erlauben würde, auf eine andere Firma zurückzugreifen. Allerdings sei das Verfahren im Juli 2014 mangels qualifizierter Bieter eingestellt worden. Grund dafür sei zum einen die Komplexität der Baustelle gewesen. Ein weiterer vorstellbarer Grund sei mithin auch die mangelnde Attraktivität der Baustelle für die großen Firmen, weil es immer schwierig sei, begonnene Arbeiten wieder aufzunehmen. Daher habe man ein neues Verfahren eingeleitet, dessen Abgabeschluss auf Februar 2015 terminiert worden sei. Die Vergabe habe Anfang August 2015 stattgefunden. Daher könne man sehr wohl von einer frühzeitigen Vorbereitung seitens der FBB GmbH sprechen. Nichtsdestotrotz sei es richtig, dass man durch die Erklärung der Insolvenz zu diesem Zeitpunkt überrascht gewesen sei. Er berichtet, dass auch für die Zukunft Pläne gemacht worden seien. Es werde in diesem Zusammenhang untersucht, ob die Arbeiten im Fall der Insolvenz komplett den neuen Anbieter übergeben werden oder nur teilweise, wobei die auf der Baustelle bereits befindlichen Unternehmen wie Siemens, Bosch und Caverion dann zum Einsatz kommen würden. Die Entscheidung müsse dann zu gegebener Zeit, mithin Ende Oktober, fallen.

Zu den Themen Subunternehmen und Stammpersonal merkt er an, dass der Einsatz von Subunternehmen in der Praxis die Regel darstellen würde. Auch er würde es lieber sehen, dass man nicht derart häufig mit Subunternehmern arbeiten würde. Genaue Zahlen zum Verhältnis könne er zwar nicht nennen, jedoch würden nach seiner Einschätzung mehr als 50 % der Arbeitskräfte von Imtech durch Subunternehmen gestellt. Dies sei als völlig üblich zu bewerten, weil das Tätigkeitsfeld der Elektroarbeiten eine Aufteilung von verschiedenen Arbeiten zulasse. Der Vorteil von Subunternehmen sei dabei aber das verstärkt lokale Unternehmen eingesetzt würden. Er weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass man bereits wisse, dass viele der bereits durch die Imtech tätigen Subunternehmen auch mit anderen Unternehmen zusammenarbeiten würden.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Zu der Frage der Bürgschaften führt er aus, dass die erwähnten 4,5 Millionen Euro für bereits vor der Insolvenz geleisteten Arbeiten ausgezahlt worden seien, wo bereits die Rechnungslegung stattgefunden hatte und die FBB GmbH am Tag der Insolvenz bereit gewesen sei, diese Summe auszuzahlen. Bei Bekanntwerden der vorläufigen Insolvenz habe man die Zahlung jedoch gestoppt. Grund dafür sei gewesen, dass dieser Betrag dann nach vorläufiger Insolvenz als frisches Cash für die Zeit der vorläufigen Insolvenz genutzt werden könne.

Hier habe man mithin aufgepasst und diese Zahlungen gestoppt, damit diese in dem Pool der vorläufigen Insolvenz laufen und nicht in den Pool vor der Insolvenz. Alle diese Arbeiten dafür seien vollumfänglich geprüft worden. Die Abschlagszahlung sei von einer weiteren Rechnung für Arbeiten, die schon voll ausgeführt seien, wo zum Teil die Imtech noch nicht die volle Rechnung gelegt habe und die FBB GmbH noch nicht alles abgearbeitet habe. Für diesen Teil sei bisher ein geringerer Teil ausgezahlt worden. Bei diesem sei absolut gesichert, dass diese Arbeiten korrekt ausgeführt und vollumfänglich geleistet worden seien. Hier sei genügend Marge für die Abschlussrechnung vorhanden. Für den Fall, dass die Arbeit nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden seien, bestehe daher die Möglichkeit von Einbehalten.

Für die Imtech gebe es, wie bekannt, eine Bürgschaft von insgesamt 25 Millionen Euro. Davon seien 11 Millionen Euro bereits enthaftet worden, was bedeute, dass dieser Summe Rechnungen gegenüberstehen würden, die geprüft seien und gegen die Bürgschaft abgerechnet worden seien. Offen seien 13 Millionen Euro. Allerdings sei diese Summe durch eine Bank als Bürgen abgesichert.

Es gebe auch eine Bürgschaft gegen die ARGE Imca in Höhe von 41 Millionen Euro. Dort sei noch nichts enthaftet, jedoch ebenfalls komplett durch eine Bürgschaft abgesichert.

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) fragt zum Verständnis nach, ob die 4,5 Millionen Euro mithin den Betrag von 25 Millionen Euro überschießen würden. Die Summe von 25 Millionen Euro seien als Abschlags- bzw. Vorauszahlungen an die Imtech ausbezahlt worden. Von diesen 25 Millionen Euro, die mit einer Bankbürgschaft abgesichert seien, seien inzwischen 11 Millionen Euro enthaftet und abgerechnet. 13 Millionen seien hingegen in der Schlussprüfung noch offen.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) erwidert, dass das durch den Abgeordneten Vogel Dargestellte nicht korrekt sei. Die ausgezahlten 4,5 Millionen Euro hätten auch gegen die Bürgschaft enthaftet werden können. Das sei jedoch in der vorliegenden Situation nicht als zielführend zu werten. Die 13 Millionen, die noch offen seien, würden auf der Bank liegen. Dieser Summe würden derzeit keine Rechnungen gegengestellt, damit der Imtech in der Zeit der vorläufigen Insolvenz Liquidität gesichert werden könnte. Die Summe könnte jedoch jederzeit von der Bank zurückgefordert werden.

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) versteht die Ausführungen seitens Herrn Dr. Mühlenfeld dahingehend, dass zu den bereits gezahlten 25 Millionen Euro die genannten 4,5 Millionen Euro zusätzlich ausgezahlt worden seien.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) bestätigt das.

Abgeordneter **Schröder** (AfD) nimmt Bezug auf die Erläuterungen von Herrn Dr. Mühlenfeld zu einem Rahmenvertrag als Teil eines Plan B mit Unternehmen, die dann Teile der Arbeiten der Imtech für den Fall der Regelinsolvenz übernehmen sollen. Dabei seien die Firmen Siemens und Bosch angeführt worden.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) erwidert, dass das nicht richtig sei. Über den angesprochenen Rahmenvertrag sei eine andere Firma gebunden worden, die Elektroarbeiten übernehmen könne. Man schaue aber parallel, wie die Aufteilung der Arbeiten am effizientesten verteilt werden könne. So sei es als schwierig zu bewerten, ein völlig neues Unternehmen mit allen Arbeiten der Imtech auf der sehr komplexen Baustelle zu vertrauen. Daher schaue man, welche Teilarbeiten ggf. auf bereits auf der Baustelle befindliche Unternehmen wie Siemens, Bosch und Caverion verteilt werden können.

Abgeordneter **Schröder** (AfD) frage weiter nach einer zeitlichen Einschätzung, bis wann nach der Regelinsolvenz die Arbeiten der Imtech planmäßig weiter fortgeführt werden können.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) merkt an, dass eine derartige Auskunft nicht erteilt werden könne und zum jetzigen Zeitpunkt auch sehr schwierig sei. Der Firma könnten die entsprechenden Unterlagen auch erst bei endgültiger Insolvenz der Imtech übergeben werden. Bis dahin seien die Unterlagen Eigentum der Imtech. Daher seien die beschriebenen Ersatzvornahmen, mithin der Einsatz von bekannten Firmen wie Siemens, Bosch und Caverion, notwendig und wichtig. Es sei auch verständlich, dass die Ersatzfirma, mit der ein Rahmenvertrag geschlossen worden sei, vorher keine Angaben zum Zeitpunkt der Fertigstellung machen könne und auch nicht wolle.

Abgeordneter **Schulze** (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe) kündigt insgesamt fünf Fragestellungen an. Zunächst möchte er gern wissen, wie sich die „Task-Force“ personell zusammensetze.

Weiter fragt er nach einer Auskunft in Bezug auf Zusatzkosten für die Steuerzahler, die sich aus der Insolvenz der Imtech ergeben würden.

Er nimmt Bezug auf die bereits erfolgten Auskünfte zu Auftragsvolumina für Imtech. Ihn würde interessieren, für wieviel Imtech insgesamt geleistet habe. Die Antwort könne auch gern zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht werden.

Die nächste Frage beziehe sich auf die Themenfelder Haftung und Gewährleistung. Da eine Insolvenz immer einen Schnitt darstellen würde, würde ihn interessieren, wie die möglichen Gewährleistungsfälle abgesichert seien. Die endgültige Feststellung, ob alles funktioniere, werde erst möglich sein, wenn der Flughafen BER komplett in Betrieb sei. Ihn würden hierzu die Überlegungen der Geschäftsführung interessieren.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Seine letzte Frage beziehe sich auf die erbrachten Leistungen und die dazugehörige Dokumentation. Er nimmt Bezug auf die Aussage seitens der Geschäftsführung, dass die Rechnungen vollumfänglich überprüft seien. Hierzu möchte er wissen, ob das auch die vollständige Dokumentation zutreffe. Er verweist auf die Tatsache, dass die Dokumentation bei den Kabeltrassen in der Vergangenheit nicht gewährleistet worden sei.

Abgeordneter **Genilke** (CDU) schließt sich den Fragen des Abgeordneten Schulze an und merkt in Bezug auf die Dokumentationspflicht an, dass Bauleiter eine solche quittieren müsste. Er frage sich daher, wie es dazu kommen konnte, dass mit der Firma Schüßler Plan ein Generalplaner eingestellt werden musste, um diese Dokumentation nachholen zu können, dass die Bauordnungsbehörde damit arbeiten könne. Das sei insbesondere vor dem Hintergrund erstaunlich, da ohne Baudokumentation auch keine Rechnung gestellt werden könne und die Prüfung hätte ergeben müssen, dass die Rechnung ohne entsprechende Dokumentation nicht zur Zahlung freigegeben werden könne.

Aus den Medien habe er außerdem entnommen, dass der Insolvenzverwalter der Imtech eine Forderung in Höhe von 35 Millionen Euro gegenüber der FBB GmbH geltend gemacht habe. Hier würde ihn der Zusammenhang zu den bereits erwähnten 4,5 Millionen Euro interessieren.

Des Weiteren geht er auf den Themenkomplex Bürgschaft und Gewährleistung ein. So sei es grundsätzlich als üblich zu bewerten, dass ein Sicherheitseinbehalt gegen eine Bankbürgschaft ausgelöst bzw. ausgezahlt werden könne. Er möchte gerne wissen, was mit der Gewährleistung bei Insolvenz nach Fertigstellung des Bauwerks passiere.

Er merkt weiter an, dass ihn die Meldung irritiert habe, dass der Aufsichtsrat von den Vorfeldmaßnahmen in Form des Rahmenvertrages mit einer anderen Firma für den Fall der Insolvenz von Imtech, nichts gewusst habe. Er würde daher gern eine Auskunft zu der Frage, wann der Aufsichtsrat bzw. die Landesregierung darüber informiert worden sei.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) nimmt zunächst Bezug auf die Zusammensetzung der „Task-Force“, die dazu eingesetzt worden sei, um einen Plan und die Konzepte zu erarbeiten, wie die FBB GmbH mit der Insolvenz von Imtech umgehen könne. Sie sei dabei mit Mitarbeitern aus dem Technikbereich, der zentralen Planung, der Strategie, des Einkaufs und für bestimmte Themen der Rechtsabteilung besetzt.

Bei Eintritt der vollständigen Insolvenz des Unternehmens habe eine zukünftige Haftung und Gewährleistung keinen Bestand mehr. Das Unternehmen Imtech sei aber nicht in die vollständige Insolvenz und Liquidation gegangen. Er gehe davon aus, dass Imtech weiter existieren würde. Schließlich sei die Imtech mit rund 5 000 Mitarbeitern kein kleines Unternehmen, welches an vielen Baustellen, so beispielsweise an Stuttgart 21, deutschlandweit beteiligt sei.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

In den nächsten Wochen werde sich hier ein klareres Bild ergeben, welches zu diesem Zeitpunkt nicht vollends geklärt werden könne.

Zur Dokumentation merkt er an, dass eine solche erst nach Fertigstellung bewertet werden könne. Wenn aber erst 80 % der Leistungen abgearbeitet seien, dann sei die Dokumentation auch nicht auf einem finalen Stand, wie auch die Fertigstellung des Baus. Selbst dann, wenn die Dokumentation exakt das widerspiegeln würde, was bereits gebaut worden sei, so sei dennoch die Nutzbarkeit dieser Dokumentation schwierig. Das sei eines der großen Themen, die existieren würden.

Ein anderes Thema sei die schwierige Handhabung der Dokumentation. So habe es früher einen Generalplaner gegeben, der dafür zuständig gewesen sei, zu prüfen, ob die Dokumentationen zueinander passen würden. Über lange Jahre habe man keinen Generalplaner gefunden. Man habe nunmehr einen neuen Generalplaner, namentlich die Ingenieurgesellschaft Schüßler Plan, die aber keine Dokumentation machen würden. Deren Aufgabe sei die Dokumentation auf ihre Konsistenz hin zu prüfen. Jeder, der auf der Baustelle arbeite, mache bereits seine Dokumentation. Notwendig sei vielmehr die Prüfung, ob die von unterschiedlichen Unternehmen stammende Dokumentation passe. Er weist in diesem Zusammenhang auf die Jahre 2011 und 2012, die er vor dem Hintergrund des Drucks der Fertigstellung als chaotisch bezeichne. Aber auch die Dokumentation aus dieser Zeit müsse herangezogen werden, um eine Baugenehmigung zu erhalten. Daher gebe es Brüche in der Dokumentation, die der genannte Generalprüfer überprüfen müsse. Eine eigene Dokumentation werde hingegen von der Ingenieurgesellschaft Schüßler Plan gerade nicht vorgenommen, sondern die Aufgabe bestehe vielmehr in der Koordination dieses Prozesses.

Die beiden Bürgschaften hätten nichts mit den normalen Sicherheitseinhalten zu tun. Sicherheitseinhalte kommen in den Fällen zur Anwendung, wenn eine Baufirma noch nicht fertiggebaut habe, eine Rechnung gestellt habe und die Leistung nicht mangelfrei sei. Bei fast jeder Rechnung würde mit derartigen Sicherheitseinhalten gearbeitet. In Einzelfällen würden bis zu 40 % des Rechnungsbetrages einbehalten, was oftmals zu Diskussionen mit den Baufirmen führen würde. Das habe aber nichts mit den Bürgschaften zu tun.

Die **Vorsitzende** weist daraufhin, dass noch Fragen zur Beantwortung ausstehen würden, namentlich zwei Fragen seitens des Abgeordneten Schulze nach den Zusatzkosten der Insolvenz von Imtech und die Gesamtleistung für Imtech, außerdem die Frage seitens des Abgeordneten Genilke zu der Information des Aufsichtsrates in Bezug auf die neuen Vertragsverhandlungen mit Ersatzfirmen.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) führt zu der Frage nach den Zusatzkosten auf, dass diese heute noch nicht beziffert werden können. Am Ende würden die Imtech und die ARGE ImCa ihre Arbeiten erfüllen. Zusatzkosten seien aber vorstellbar im Rahmen einer klageweisen Geltendmachung von Baubehinderungen seitens anderer Baufirmen. Das könne aber aus heutiger Sicht nicht vorhergesehen werden.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Zu Information des Aufsichtsrats erläutert er, dass dieser immer benachrichtigt werde über alle Tätigkeiten, die die FBB GmbH eingehe. Auch bei der Vereinbarung eines neuen Rahmenvertrages mit einem neuen Unternehmen müsse der Aufsichtsrat vorher befragt werden. So gebe es in der Geschäftsordnung Regelungen, die abhängig von bestimmten Summen seien, ab wann der Aufsichtsrat zustimmen müsse. Darunter liegende Verpflichtungen würden zum operativen Geschäft der Firma zählen. Hier müsse der Aufsichtsrat nicht in Gänze informiert werden. Im vorliegenden Fall sei der Aufsichtsrat durchaus über die Tatsache unterrichtet worden, dass sich die FBB GmbH im April 2014 nach einer zusätzlichen Firma für einen Rahmenvertrag Elektroleistungen umschaue. Jedoch seien weitere Informationen aufgrund der beschriebenen Regelungen in der Geschäftsordnung nicht erfolgt und mithin nicht notwendig gewesen, da ein Rahmenvertrag keine festen Summen festlege.

Abgeordneter **Schulze** (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe) wiederholt seine Frage zum geschätzten Gesamtauftragsvolumen an die Firma Imtech.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) erwidert, dass er eine solche Angabe ad hoc nicht machen könne und verspricht eine Nachreichung dieser Information.

Abgeordneter **Homeyer** (CDU) führt aus, dass er davon ausgehe, dass die Geschäftsführung aus ihrer jahrelangen Erfahrung heraus, professionell mit der Insolvenz der Imtech umgehen werde.

Er habe vielmehr eine Frage an den Flughafenkoordinator, Herrn Bretschneider, die auf die Vergangenheit gerichtet sei und auf die Erfahrungen abziele, die Herr Bretschneider aus seiner langjährigen Tätigkeit heraus mit Imtech habe. Man müsse kein Kenner der deutschen Bauindustrie sein, um zu wissen, dass die Imtech eine besondere Praxis bei der Erlangung von Aufträgen verfolge. So verfüge Imtech über ein besonderes Geschäftsmodell und über eines der effektivsten Nachtragsmanagementabteilungen aller deutschen Bauindustrieunternehmen. So bekomme die Firma über den günstigen Preis den Zuschlag und über Nachträge würde man dann in die schwarzen Zahlen kommen.

Er fragt, ob dem Aufsichtsrat zu den Zeiten der Geschäftsführung durch Herrn Mehdorn und Herrn Schwarz besondere Geschehnisse und Erkenntnisse zu dem systemrelevanten Unternehmen Imtech, unabhängig von den bekanntgewordenen Korruptionsvorwürfen, zur Kenntnis gelangt seien, die gewisse Aufmerksamkeit erregt hätten. Er nennt beispielhaft Geschehnisse wie unvorhergesehene Pausen, Verzögerungen oder auffällige Rechnungen, mithin all den Dingen, die geeignet seien, das Vertrauen in ein Unternehmen in Frage zu stellen.

Staatssekretär Bretschneider (Staatskanzlei) merkt an, dass er erst seit Mitte 2013 im Aufsichtsrat sei. Er könne jedoch Folgendes sagen, dass die erwähnten Berichte aus den Medien über Imtech und seine Geschäftspolitik aus dem Jahre 2015 stammen würden. Er geht auf einige Beispiele aus der Presse ein.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Der Aufsichtsrat habe sich aber im Jahr 2012 über die finanzielle Situation der Imtech unterhalten. Das sei auch ein Thema im Ausschuss gewesen. Es sei um die Vereinbarung der Zahlungs- und Bürgschaftssysteme gegangen. Spätestens dann, habe das Thema Imtech immer für Diskussionen gesorgt und auch ein unwohles Gefühl hinterlassen. Diesem habe die technische Qualität der Imtech gegenübergestanden. Das Thema Rechnungswesen und dann die später dazukommenden Korruptionsvorwürfe sei dann was anderes gewesen.

Der Umgang mit einer derartigen Situation sei für den Aufsichtsrat schwieriger als für die Geschäftsführung. Hier würden sich lange Diskussionen zum Thema des GmbH-Rechts und des Zuständigkeitsbereichs eines Aufsichtsrats ergeben. Richtig sei, dass der Aufsichtsrat die Geschäftsführung bei dem Thema der Emanzipation unterstützte. Er sei daher froh, dass frühzeitig damit begonnen wurde, ein solches Alternativrahmenkonzept auf die Beine zu stellen, auch wenn ihm diese Tatsache noch vor kurzem unbekannt gewesen sei. Das sei seiner Ansicht die Kernaufgabe der Geschäftsführung, mithin sich vor dem Hintergrund bestehender vertraglicher Verpflichtungen so gut wie möglich strategisch aufzustellen.

Abgeordneter **Bischoff** (SPD) nimmt Bezug auf das Thema der Auswirkungen der vorläufigen Insolvenz von Imtech. In diesem Zusammenhang ziehe er die altbewährten Meilensteine heran, die sich grob in die Genehmigungsplanung und die bauliche Umsetzung aufteilen ließen. Auf die Genehmigungsplanung werde sich die Insolvenz von Imtech wohl nicht auswirken, möglicherweise aber auf andere. Er frage, nach einer Einschätzung seitens der Geschäftsführung im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Meilensteine und die daraus resultierende finanzielle Mehrbelastung.

Abgeordneter **Schröder** (AfD) erklärt, dass er davon ausgehe, dass die Verträge mit den Subunternehmen VOB-Verträge seien mit den speziellen Gewährleistungsfristen. In der Regel würden dann Gewährleistungsbürgschaften von den Subunternehmen verlangt, die dann über die gesamte Gewährleistungsdauer Gültigkeit besitzen würden. Hier würde ihn interessieren, ob die FBB GmbH ihre Verträge auch so gestalte.

Abgeordneter **Genilke** (CDU) nimmt einleitend Bezug auf einen Auszug des Protokollentwurfs der Sitzung vom 6. Juli 2015. Hier habe er selbst die Frage nach einer Risikobewertung an Frau Fölster (Geschäftsführerin der Finanzen der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) gestellt und die Antwort bekommen, dass sie keine erwähnenswerten Risiken sehe, außer den üblichen beherrschbaren Risiken. Diese Aussage verwundere insbesondere vor dem Hintergrund, dass die FBB GmbH bereits im April 2015 Vorsorgemaßnahmen in Form von Rahmenverträgen mit einem anderen Unternehmen getroffen habe.

Er möchte außerdem wissen, ob es tatsächlich eine Garantieerklärung in Bezug auf die Inbetriebnahme 2017 gebe, so wie es in der Presse thematisiert worden sei.

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) möchte schlichtweg wissen, ob der Inbetriebnahmeterrmin 2017 gefährdet sei.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) nimmt zunächst Bezug auf die Diskussion zu den Meilensteinen. Er bestätigt, dass die Imtech und die ARGE Imca in zahlreiche Meilensteine involviert seien. So gebe es die übergeordneten Meilensteine und die kleinen Meilensteine. Es ergebe sich aus dem monatlich veröffentlichten Politreport, dass viele der Meilensteine seit der Insolvenz der Imtech nicht erreicht worden seien.

Unberührt seien die Meilensteine, die sich auf die Genehmigungsplanung beziehen würden. Die Einreichung des 5. und 6. Nachtrags sei planmäßig erfolgt. Hier gebe es aber die wichtige Forderung, dass die Planprüfung beendet werde. Diese Planprüfung sei aufgrund der Komplexität - wie bekannt - verzögert.

In Bezug auf die Detailplanung und den Bau der Entrauchung seien in der Tat zahlreiche Meilensteine aufgrund der Insolvenz von Imtech in großer Diskussion, weil die Imtech stark auch die Arbeiten von Siemens beeinflusse. Das Siemenssystem würde nämlich die Kabelarbeiten voraussetzen, welche von der Imtech ausgeführt würden. Weiter seien auch die originären Meilensteine der Imtech, wie die Trassensanierung, die Deckenhohlraumsanierung und der Innenausbau betroffen. Bei all diesen Themen würde es auch um Stromtrassen gehen. Am Ende beeinflusst das auch die Fertigstellung Mainpier Nord, Mainpier Süd, des Fluggastterminals Mitte und der Technikzentrale.

Wie stark der Einfluss sei, könne er nicht abschließend sagen. Die tatsächliche Verzögerung könne dann erst eingeschätzt werden, wenn die Firmen mit ihrer vollen Mannschaft auf der Baustelle anwesend seien. Die drei Wochen, die seit der Insolvenz vergangen seien, würden daher nach heutigem Stand die jetzige Verzögerung beziffern. Wie schnell die Baufirmen koordiniert liefern können, könne nicht gesagt werden.

Man sei bisher schon bei den Baumeilensteinen von einer Verzögerung von vier bis sechs Wochen ausgegangen. Dazu würden die bereits erwähnten drei Wochen kommen und die Zeit bis die Baufirmen wieder koordiniert auf der Baustelle arbeiten würden. Damit sei klar, dass der Gebäudfertigstellungstermin im März 2016 definitiv nicht gehalten werden könne. Man sei nunmehr rund drei Monate in Verzug, die nicht in sechs Monaten aufgeholt werden können.

Ob das am Ende auch Einfluss auf den Inbetriebnahmetermin haben werde, könne er heute nicht sagen. So sei man aus heutiger Sicht guter Dinge, dass man den Termin halten könne. Er könne aber nicht sagen, wieviel Verzögerung kumuliert entstehen werde, bis zum Zeitpunkt bis die Bauunternehmen komplett und koordiniert auf der Baustelle weiterarbeiten werden. Außerdem hänge dies auch an dem weiteren Schicksal von Imtech. Eine klare Aussage könne hier nicht getätigt werden.

Er betone, dass die FBB GmbH selbst keine Verträge mit den Subunternehmen habe, sondern die Auftragnehmer, die ggf. Gewährleistungsbürgschaften vertraglich vereinbart haben. Jedoch weist er daraufhin, dass das beim Bau des BER nicht so einfach sei, da es vielfältige Abhängigkeiten von Baufirmen gebe. Hier würde man daher verstärkt mit Nachträgen arbeiten.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Staatssekretär Bretschneider (Staatskanzlei) ergänzt, dass es hierbei zwei Probleme gebe. So gebe es finanzielle Absicherungen in verschiedenen Modalitäten. Für das Flughafenprojekt sei der zeitliche Aspekt aber essentieller.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) führt weiter aus, dass der Risikobericht der FBB GmbH sehr wohl das Risiko einer sechsmonatigen Verzögerung enthalten würde. Dieses Risiko sei detailliert dargestellt. Ein Punkt hier sei die Möglichkeit, dass ein systemführendes Unternehmen in Insolvenz gehe. Damit habe man dieses Risiko verklausuliert bereits berücksichtigt.

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) merkt an, dass der bekannte Eröffnungstermin damit unter bestimmten Konditionen stehe. Das lasse wiederum den Schluss zu, dass der Eröffnungstermin insgesamt gefährdet sei. Er würde diesbezüglich auch die Einschätzung seitens des Aufsichtsrats, mithin des Flughafenkoordinators, dazu hören.

Er nimmt Bezug auf die Sitzung des Sonderausschusses BER am 16. März 2015, bei dem das Thema Imtech und die Abrechnungs- bzw. Bürgschaftsproblematik bereits thematisiert worden sei. Hier sei seitens des Flughafenkoordinators angekündigt worden, dass Informationen darüber nachgeliefert würden, was von der Summe in Höhe von 65 Millionen Euro bereits überprüft bzw. welcher Bearbeitungsstand bei den Nachträgen vorhanden sei. Herr Dr. Mühlenfeld habe ausgeführt, dass von den 25 Millionen, die an Imtech ausgezahlt worden seien, mittlerweile 11 Millionen überprüft worden seien. Von den 41 Millionen Euro an die ARGE ImCa sei noch keine Abrechnung erfolgt. Er möchte von Herrn Bretschneider daher wissen, ob er diesbezüglich Ergänzungen habe, oder ob das von seiner Seite so richtig verstanden worden sei.

Staatssekretär Bretschneider (Staatskanzlei) merkt an, dass die Informationen, die in der Märzsession des Sonderausschusses BER offen geblieben seien, heute seitens der Geschäftsführung, wie ausgeführt, erfolgt seien. Er habe diesbezüglich keine weiteren Erkenntnisse.

Er betont im Weiteren die Ernsthaftigkeit der Situation in Bezug auf den Termin der Fertigstellung. Die Insolvenz der Imtech habe das Projekt getroffen. Die Frage, die sich nunmehr stelle, sei, mit welcher Rabulistik der Eröffnungstermin formuliert werde. Er würde sich heute zu der Formulierung „Gefährdung“ nicht aufrufen. Für ihn sei die Lage sehr ernst. Die Geschäftsführung müsse alles dafür tun, dass der zeitliche Rahmen so gut wie möglich eingehalten werde. Das sei für ihn heute nach wie vor möglich. Das Thema sei im Projektausschuss zum Dauerthema gemacht worden. Wenn alle Kräfte mobilisiert würden, könne der Eröffnungstermin nach seiner Ansicht gehalten werden.

Abgeordneter **Schulze** (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe) merkt an, dass die Insolvenz der Imtech bereits Anfang des Jahres 2015 seitens der Geschäftsführung in Erwägung gezogen worden sei und entsprechende Maßnahmen eingeleitet worden seien.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Das sei sehr vorausschauend und als positiv zu bewerten. Ihn würde interessieren, ob sich bereits weitere Themen andeuten würden, die zu einer Verzögerung oder finanziellen Mehrausgabe führen könnten. Sollte dies der Fall sein, würde er dies gern hier erfahren und nicht erst verspätet aus den Medien, notfalls auch im Rahmen einer nicht öffentlichen Sitzung.

Staatssekretär **Bretschneider** (Staatskanzlei) merkt an, dass im Moment keine weiteren Risiken bekannt seien. Er könne das natürlich nicht für die nächsten zwei Jahre gänzlich ausschließen.

Zu TOP 1 b): Diskussionen und Beratungsergebnisse des Projektausschusses

Die **Vorsitzende** leitet nunmehr zum nächsten Thema der Tagesordnung, namentlich dem Bericht aus dem Projektausschuss, über. Dazu gibt sie Herrn Bretschneider das Wort.

Staatssekretär **Bretschneider** (Staatskanzlei) bestätigt, dass sich der Projektausschuss in seiner letzten Sitzung intensiv mit dem Thema der Imtech beschäftigt habe und dieselben Fragen gestellt habe, die auch hier im Raum stehen würden. Die Geschäftsführung sei ermutigt worden weiter in der bereits dargestellten Richtung fortzufahren. Es habe mithin keinen Anlass zur Kritik an dem Krisenmanagement der Geschäftsführung gegeben.

Ein weiterer Themenpunkt sei strategischer Natur gewesen. So habe man die Zukunft des Flughafens in den Jahren 2017 bis 2023 zu beleuchten versucht. Ausgangspunkt dafür seien die Verkehrsprognosen gewesen, wie sie auch im Ausschuss nach der letzten Aufsichtsratssitzung vorgestellt worden seien. So seien es rund 33 Millionen Passagiere im Jahr 2017 bis rund 37 Millionen Passagiere im Jahr 2020. Man habe sich mit den Konsequenzen organisatorischer, strategischer und planerischer Art beschäftigt. Die Flughafengesellschaft habe dazu ein erstes, konkretisierendes Szenario vorgelegt. Der Aufsichtsrat stimmte am Ende der Diskussion dem Vorschlag dahingehend zu, dass es ein Weg sei, der weiterverfolgt werden solle. Die FBB GmbH sei gebeten worden, diesen Vorschlag in seinen planerischen, baulichen und rechtlichen Konsequenzen zu unterlegen. Außerdem sei der Faktor Kosten und alternative Kosten dabei von Bedeutung.

Ein weiteres Thema sei auch der Regierungsflughafen gewesen, der aus Sicht der Bundesregierung baldmöglichst errichtet werden solle. Die Frage der Standorte betreffe auch Flächen, die der Flughafen auch für sich selber baue. Bestimmte Baumaßnahmen müssten in ihrem Ablauf koordiniert werden. Das Zusammenbringen dieser unterschiedlichen Herausforderungen stelle eine ausgesprochen komplexe Situation dar.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Praktisch benötige man ein Maßnahmenbündel. In Schönefeld Alt müssten mehr Passagiere abgefertigt werden, sodass ein Interimsterminal angesiedelt werden müsste, welches weitere Passagiere abfertigen könne. Angesiedelt solle dieses Terminal westlich des bisherigen Abfertigungssystems werden. Folge sei, dass die Vorfahrt, Parkplätze und Busparkplätze in Schönefeld verändert werden müssten. Damit würde es ein Terminal D geben, eine Art Leichtbauhalle, über die man weitere Passagiere abfertigen könnte.

Eine weitere Maßnahme sei, dass auf dem Gelände eine Reihe von Verkehrssystemen, wie Rollwege ertüchtigt werden müssten. Dazu habe die Flughafengesellschaft erste Vorschläge auch zum Regierungsflughafen vorgelegt. Alles in allem seien das komplexe Maßnahmen. 2018 müssten damit eine Reihe von baulichen Maßnahmen umgesetzt werden. Darüber hinaus werde es in der Verlängerung des Pier Nord ein Interimsterminal geben müssen, um in der Gesamtschau die 33 bis zukünftig 40 Millionen Passagiere abfertigen zu können. Im Ergebnis werde es einen etwas ausgebauten Schönefeld Alt und einen Interimsterminal in Verlängerung des Pier Nord geben. Beim letzteren werde es sich um ein eigenständiges Gebäude handeln, welches über eine eigenständige Technik, eine eigenständige Security und einer eigenständigen Gepäckabfertigung verfüge. Darüber hinaus werde es Ertüchtigungsmaßnahmen am BER geben, die etwa im Jahr 2018/19 greifen würden.

Dieser erste Vorschlag werde dann in der nächsten Aufsichtsratssitzung am 25. September 2015 präzisiert werden. So sei seitens der FBB GmbH dargelegt worden, dass man damit in dem bereits feststehenden Finanzrahmen in Höhe von 2,2 Milliarden Euro - 1,1 Milliarden Euro als Gesellschafterdarlehen und weitere 1,1 Milliarden Euro als fremd zu finanzierendes Darlehen - bleiben werde. Die Aufsichtsratsmitglieder haben darauf großen Wert gelegt. Die Geschäftsführung habe angegeben, dass man mit den dargelegten notwendigen Maßnahmen bei 600 Millionen Euro bleiben könne. Das sei die Summe, die bereits jetzt - abzüglich einer Sicherheitsmarge - in den bisherigen Finanzszenarien eingeplant sei.

Nach der Aufsichtsratssitzung im September können weitere konkretere Angaben im Ausschuss folgen. Der Aufsichtsrat werde sich dann abschließend dazu positioniert haben. Zunächst seien das erste Gedanken, die mit den Fachleuten diskutiert werden müssten. Nach erster Überprüfung scheinen die Vorschläge schlüssig, vor dem Hintergrund, dass am bisherigen fertiggestellten BER-Hauptgebäude nichts verändert werden solle.

Im Weiteren müsste sich die Frage gestellt werden, welche Lösungsmöglichkeiten es für die Jahre nach 2025 gebe. Das sei eine gesonderte Aufgabe, die nicht warten könne bis zur Eröffnung des BER. Für die Betriebsaufnahme und die ersten Jahre müssten die vorgestellten Maßnahmen erst einmal reichen. Im Weiteren werde es darum gehen, wie man einen BER II auf dem Territorium von BER I installiert. Es sei aber heute noch zu verfrüht darüber zu spekulieren.

Damit schließt er den Bericht aus der Sitzung des Projektausschusses, die eher als Brainstorming-Sitzung angelegt gewesen sei.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) merkt an, dass die neue Begriffsschöpfung „BER II“ sich in den Medien wohl einprägen werde. Es sei seiner Ansicht nach sehr viel von Interim gesprochen worden. Ursprünglich sei mit dem BER ein zukunftsfähiger Singleflughafen geplant worden, um von dem Provisorium Tegel wegzukommen. So müsse man nun feststellen, dass gerade das nicht der Fall sei. Man sei in der Situation, in der laufend mit neuen Interimslösungen gearbeitet werde, so beispielsweise mit einem Interimsterminal D als Leichtbauhalle in Schönefeld Alt, Interimsterminalverlängerung am Pier Nord, Interimsterminal für die Bundesregierung als Protokollflughafen. Alle weiterführenden Planungen würden schlagartig im Jahre 2024 enden. Vor dem Hintergrund der Dauer solcher Bauprojekte, habe er diesbezüglich große Befürchtungen.

In den ursprünglichen Unterlagen sei davon die Rede gewesen, dass ein Terminal zwischen den beiden Start- und Landebahnen konzipiert werden solle, welches erschlossen werde vom Hauptterminal aus mittels eines Tunnels unter der Nordbahn. Ein solcher Tunnel sei nie errichtet worden. Ein solches richtiges bauliches Satellitenterminal, was keine Leichtbauhalle darstelle, sei in den ursprünglichen Planungen vorgesehen worden. Er frage, ob das weiterhin geplant sei oder ob ein völlig neues Konzept verfolgt werde.

Staatssekretär **Bretschneider** (Staatskanzlei) berichtet eingangs davon, wie er sich im Jahre 2004 vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) gegen massive Vorwürfe der völlig überdimensionierten Planung des Flughafens verteidigen musste, da man niemals im Leben davon ausgegangen sei, dass derart viele Flugzeuge in der Region Berlin und Brandenburg fliegen würden. Es sei ihm seitens der Anwälte sogar prophezeit worden, dass das BVerwG die Planungen aufgrund dieser scheinbaren Überdimensionierung für nichtig erklären würde. Daher sei der Flughafen ursprünglich als zukunftsfeste Lösung geplant worden.

Man sei heute ein Schritt weiter. Die Einschätzungen zu den Themen point to point und Umsteigeverkehr hätten sich komplett geändert, was auch im Rahmen einer der letzten Sitzung des Sonderausschusses besprochen worden sei. Offensichtlich hole die Metropolenregion um Berlin eine Entwicklung nach, die bereits in anderen Regionen nach dem 2. Weltkrieg erfolgt sei. Die Gutachter würden sich über viele Aspekte der zukünftigen Faktoren des Flugverkehrs streiten, sodass es auch weiter schwierig bleiben werde, Prognosen zu formulieren.

Fakt sei, dass man mit einem derzeitigen Passagieraufkommen von rund 28 Millionen in einer Situation sei, die keiner vorhersehen konnte. Darauf müssten Antworten gefunden werden. Außerdem sei Fakt, dass der Aufsichtsrat in der Besetzung von 2012 auf eine strategische Diskussion verzichtet habe, weil der Fokus ganz klar auf der Fertigstellung gelegen habe.

Priorität sei auch weiterhin, dass der Flughafen in Betrieb gehe. Diesem Ziel sei auch weiterhin alles übergeordnet. Man habe aber erkannt, dass man mit den strategischen Diskussionen nicht warten könne.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Zu dem Thema der Satelliten und Tunnel führt er aus, dass das Satellitenkonzept ein Umsteigerkonzept sei. Das bedeute, dass die Satelliten reine Wartesäle gewesen seien, in denen Umsteiger ohne Security und Gepäck untergebracht würden. Die Abfertigung dieser Fluggäste wäre im Main Pier erfolgt. Der Tunnel habe vielseitige Vorteile, würde aber auch zu enormen Umbaumaßnahmen am Main Pier, verbunden mit höheren Kosten, führen. Perspektivisch sei sicher richtig, dass das Konzept der zwei Start- und Landebahnen mit der Abfertigung in der Mitte das richtige sei. Von daher habe Schönefeld Alt keine Zukunft. Die operative Handlungsfähigkeit des Projekts könnte aber nicht aus den Augen verloren werden, was absolute Priorität habe. Er merkt abschließend an, dass sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung damit beschäftigen werde.

Abgeordneter **Schröder** (AfD) fragt nach einer Prognose in Bezug auf die Flugbewegungen ab dem Jahr 2020.

Staatssekretär **Bretschneider** (Staatskanzlei) könne bezüglich der Flugbewegungen keine eindeutige Prognose abgeben. Insbesondere vor dem Hintergrund der sich ändernden Fluggefäßgröße könne eine sichere Prognose nicht abgegeben werden.

Zu TOP 1 c): Erkenntnisse zu den kürzlich bekannt gewordenen Nachtragsforderungen mehrerer Unternehmen, sowie den damit einhergehenden Betrugs- und Korruptionsvorwürfen

Die **Vorsitzende** leitet nunmehr zum Thema Nachtragsforderungen und Korruptionsvorwürfe über (1 c). Für die Ausführungen dazu gibt sie zunächst Herrn Dr. Mühlenfeld das Wort.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) nimmt zunächst Bezug auf die veröffentlichten Zahlen der Bild am Sonntag. Diese wolle er weder bestätigen noch kommentieren. Er wisse nicht, woher die Bild am Sonntag diese Zahlen habe. Fakt sei, dass die FBB GmbH im Jahre 2012 noch sehr viel mehr Verträge gehabt habe, die Paketverträge gewesen seien. Die veröffentlichten Zahlen würden so nicht nachvollziehbar sein. Er gehe davon aus, dass es sich um Zahlen handeln würde, die lediglich gegen einzelne Verträge gerechnet worden seien und nicht gegen alle Verträge, die bis dahin geschlossen worden seien. Daher bestehe ein Erläuterungsbedarf bezüglich der Zusammensetzung der Zahlen.

Er merkt an, dass sich die Geschäftsführung aktuell nicht mit den Rechnungen für die Jahre 2011/2012 beschäftigt habe. Diese Rechnungen seien gezahlt worden. Über die Schlussrechnung am Bau könnten diese noch einmal verifiziert werden. Im Moment lege man aber den Fokus auf die aktuell laufenden Verträge, mithin die Verträge aus den Jahren 2013/2014, denn hier seien noch nicht alle Beträge ausgezahlt. Hier strebe man von Anfang an, die richtigen Auszahlungen und die richtigen Annahmen zu machen. Daraus habe auch die öffentlich bekannt gewordene Anzeige in Cottbus wegen Betrugsverdachts gegen Siemens und die FBB GmbH resultiert.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Er stellt diesbezüglich klar, dass diese Anzeige nicht allein durch die FBB GmbH erstattet worden sei, sondern durch die beiden Compliance Abteilungen von Siemens und der FBB GmbH gemeinsam. Durch die Etablierung des neuen Compliance Konzepts mit einer unabhängigen Compliance Organisation und die stärkere Einbindung der Rechtsabteilung sowohl in die Vertragsbindung als auch in die Abrechnung der Verträge sei es gelungen einen Betrugsverdacht zu generieren, der nun von der Staatsanwaltschaft untersucht werden müsse.

Er widerspricht den Mitteilungen in der Presse, dass die Ermittlungen warten müssten. Die Staatsanwältin sei vielmehr bereits diese Woche schon bei der FBB GmbH gewesen. Er hoffe, dass es bei den Ermittlungen zügig zu Ergebnissen kommen werde. Jeder Betrugsvorwurf, der untersucht worden sei, helfe Transparenz zu schaffen. Er bezieht sich in diesem Zusammenhang auf Äußerungen seines Vorgängers, dass es in Bauprojekten sehr schwierig sei, jeden Vertrag im Detail zu kontrollieren. Baumaßnahmen seien alles Einzelmaßnahmen, die sehr viel schwieriger stichprobenartig zu überprüfen seien als es in einer normalen Firma der Fall sei, wo man einhunderttausend Mal das gleiche Produkt baue und damit sehr viel klarere und festere Prozesse aufbauen könne.

Er sei aber als zufriedenstellend zu bewerten, dass Themen, wie im vorliegenden Fall, der Betrug und in der Vergangenheit Fälle von Korruption ermittelt und untersucht würden. An der daraus entstehenden Transparenz und der Aufdeckung weiterer Fälle sei die Geschäftsführung der FBB GmbH auch weiter stark interessiert. Bei Bauprojekten sei die Gefahr einfach größer, dass sich Korruption und Betrug ereigne als bei Firmen, die langfristig zusammenarbeiten und immer das gleiche Produkt machen würden.

Abgeordneter **Genilke** (CDU) fragt nach, ob es die eigene Compliance Abteilung gewesen sei, die die Vorwürfe letztlich aufgedeckt habe.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) erwidert, dass es nicht die Compliance Abteilung allein gewesen sei. Vielmehr sei die Aufdeckung durch die Zusammenarbeit mit der Rechnungslegung und der internen Revision erfolgt.

Abgeordneter **Genilke** (CDU) merkt an, dass zu hohe Rechnungen zu stellen oder dadurch eine Überbezahlung des eigentlichen Auftrages auszulösen, ein gewisses Geschmäckle beinhalte, welches bis zu einem kriminellen Hintergrund hin getrieben werden könne. So frage er, ob die FBB GmbH dadurch daraus Schlussfolgerungen ziehen würde, dass Überbezahlungen von Rechnungen gar nicht mehr möglich seien.

Eine weitere Maßnahme, die seitens der Flughafengesellschaft geäußert worden sei, sei die Möglichkeit die Überbezahlungen mit der Schlussabrechnung nochmal in Abzug zu bringen. Hier möchte er gern wissen, wie die Handhabung dessen genau aussehen solle, und ob den Firmen die Möglichkeit eingeräumt werde, im Vorfeld darauf zu reagieren.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) merkt an, dass Grund für die Behandlung des Themas in der heutigen Sitzung die umfassende Presseberichterstattung unter anderem in der Bild am Sonntag und dem Tagesspiegel gewesen sei. Er zitiert im Folgenden aus dem Tagesspiegel vom 16.08.2015 und fragt nach einer eindeutigen Aussage diesbezüglich:

„Angeblich hatte der Flughafen in den Monaten vor der abgesagten Eröffnung 2012 fast jede Rechnung von Siemens, Bosch und T-Systems anstandslos bewilligt. Zu sehen an Siemens - Regionalmanager war dort der heutige Technikchef Jörg Marks - auf eine Forderung in Höhe von 22,9 Millionen Euro 22 Millionen Euro gezahlt geworden. Bei T-Systems habe man 99 Prozent der Nachträge bewilligt. Das interne Controlling hält eine derart hohe Nachzahlungsquote demnach für „ungewöhnlich und verdächtig“.“

Er führt aus, dass Herr Marks (Geschäftsleiter Technik und Bau FBB) inzwischen nicht mehr Regionalmanager von Siemens sei, sondern tatsächlich eine wichtige Funktion im Rahmen der Geschäftsführung der FBB GmbH habe. Er merkt ausdrücklich an, dass er persönlich einen sehr positiven Eindruck von ihm gewinnen konnte. Nun werde in den Medien ein Zusammenhang hergestellt, dass Herr Marks in einer früheren Funktion möglicherweise an einem korruptionsverdächtigen Fall zumindest mitgewirkt haben könnte. Er möchte daher in diesem Zusammenhang wissen, ob sichergestellt sei, dass Herr Marks nicht an dem Prüfverfahren beteiligt sei. Ihn würde außerdem interessieren, ob die Aussage überhaupt zutreffend sei, dass er als Regionalmanager von Siemens überhaupt in irgendwelchen Beziehungen zu FBB GmbH gestanden habe oder ob dies ausgeschlossen werden könne.

Eine weitere Frage betreffe den Bericht aus dem Tagesspiegel, dass die Antikorruptionsbeauftragte der FBB GmbH Hinweisen nachgehen würde, dass frühere BER-Manager und andere Führungskräfte damals überhöhte Millionenrechnungen der Firma Siemens usw. durchgewunken haben sollen, was auf Untreue und Betrug hinauslaufen könnte. Der Flughafen selbst würde einen finanziellen Schaden daraus ausschließen. Seltsam sei jedoch, dass, wenn wegen Betrugs ermittelt werde, ein finanzieller Schaden ausgeschlossen werden könne. Er gehe vielmehr davon aus, dass Betrugsanzeige erstattet werde, weil ein finanzieller Schaden zu erwarten sei.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) merkt eingangs an, dass es sich nicht um Korruption handeln würde, sondern um Betrug. Das sei ein wichtiger Unterschied, der auch eine unterschiedliche Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft auslösen würde. Für Betrug sei nämlich die Staatsanwaltschaft Cottbus und für Korruption die Staatsanwaltschaft in Neuruppin zuständig. Korruption würde voraussetzen, dass sich jemand bereichert habe.

Bezüglich der Fragen zum Technikchef Herrn Marks weist er daraufhin, dass er sich zu dem Verfahren nicht äußern könne. Er könne nicht sagen, gegen welche Personen die Staatsanwaltschaft ermitteln würde. Er möchte sich auch aus rein taktischen Gründen dazu nicht äußern. Er betont aber, dass die Ermittlungen, die derzeit laufen würden, nichts damit zu tun haben, dass in der Bild am Sonntag berichtet worden sei.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Die Bild am Sonntag habe über Rechnungslegung und Abrechnung von Nachtragsrechnungen in Höhe von rund 90 % in den Jahren 2011 und 2012 gesprochen. Man habe nach einem Quickcheck die Zahlen, die die Bild am Sonntag in den Raum gestellt habe, nicht nachvollziehen können. Dabei sei nicht der Gesamtrechnungssatz aus den genannten Jahren genommen worden. Nach hiesiger Einschätzung seien vielmehr aus einem ganz speziellen Zeitraum Rechnungen rausgepickt worden. Das würde aber nicht heißen, dass alle Rechnungen derart gelaufen seien. Hierzu würde man genauere Informationen benötigen, die man nicht bekommen habe.

Er betont, dass die Zahlen und mithin alle Rechnungen noch einmal im Rahmen der Schlussrechnung verifiziert würden.

Bezugnehmend auf den Betrugsverdacht merkt er an, dass es sich um ein Spezialthema handeln würde, welches implizieren würde, dass auf beiden Seiten Mitarbeiter beteiligt sein mussten. Daher könne er keine Aussagen zu bestimmten Mitarbeitern machen, auch nicht zu Herrn Marks. Dies habe nichts damit zu tun, dass er ihm nicht traue. Die Staatsanwaltschaft müsse jetzt vielmehr ermitteln, wer involviert gewesen sei. Herr Marks sei als Technikchef grundsätzlich in die Rechnungslegung nicht involviert gewesen. Er sei weder in der Einkaufsabteilung, noch in der Nachtragsabteilung, noch in der Rechtsabteilung der Firma. Herr Marks kümmere sich vielmehr um das Bauen und nicht um Rechnungen und solange dort nichts nachgewiesen sei und solange er nicht auf irgendeinem Aktendeckel von irgendeiner Staatsanwaltschaft stehe, sei er für ihn erst einmal unschuldig.

Schließlich führt er aus, dass die Organisation der FBB GmbH signifikant geändert worden sei. So haben sich die ganzen Rechnungsabteilungen und das Abrechnungssystem geändert. Die Compliance Abteilung sei neu aufgebaut worden. Nach dem Betrugsfall sei die interne Revision und die Abrechnungsmethodik überprüft worden. All das sei in der zweiten Hälfte 2014 und Anfang 2015 umgestellt worden. Er sehe daher keinen Anlass an dem jetzigen Verfahren zu zweifeln, welches sich elementar von dem in den Jahren 2013 und 2014 unterscheide.

Abgeordneter **Schulze** (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe) merkt an, dass er die Berichterstattung aus der Bild am Sonntag nicht kenne. Daher bitte er diesbezüglich um eine weitere Konkretisierung. So sei gesagt worden, dass es sich in den Fällen aus 2013 nicht um Korruption handeln würde, sondern um Betrug, an dem beide Seiten beteiligt gewesen seien. Er frage diesbezüglich nach Klarstellungen, die sich nicht nur auf Zeitungsinformationen stützen. Vor dem Hintergrund, dass die FBB GmbH mehrere hundert Millionen pro Jahr aus dem Landeshaushalt von Brandenburg aufrufe, sehe er diese Nachfrage als zwingend notwendig an.

Herr Kunkel (Pressesprecher der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) erwidert, dass es bei diesem Fall um Rechnungen den Jahren 2013 und 2014 gegangen sei, die einzig und allein Siemens als Auftragnehmer betroffen hätten. Der Vorgang sei so, dass bei der Rechnungsprüfung dieser Rechnungen Auffälligkeiten festgestellt worden seien. Daraufhin sei die Compliance Abteilung des Unternehmens eingeschaltet worden.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Diese habe sich wiederum mit Siemens in Verbindung gesetzt und man sei übereinstimmend zu dem Schluss gekommen, dass das ein verdächtiger Vorgang sei, der einen Betrugsfall nahelege. Die FBB GmbH habe daraufhin sämtliche Informationen zusammengesammelt. Siemens habe das auf ihrer Seite getan und am Ende sei man sich dann einig gewesen, dass man damit zur Staatsanwaltschaft nach Cottbus gehen müsse. Es habe dabei keinerlei Hinweise auf mögliche Korruptionsthemen gegeben.

Abgeordneter **Schulze** (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe) merkt an, dass ihm der vorgetragene Text als auswendig gelernt erscheint, jedoch sei er schwer verstehbar. So würde Siemens Rechnungen einreichen, die nicht richtig seien. Mitarbeiter der FBB GmbH würden diese wider besseres Wissen abnicken. Es sei mithin eine gewisse Komplizenschaft nicht ausgeschlossen worden. Es sei fraglich, warum ein Mitarbeiter der FBB GmbH überteuerte oder falsche Rechnungen von Siemens oder anderen Firmen abzeichne, wenn er keinen persönlichen Vorteil daraus habe. Das erschließe sich ihm nicht und sei mithin erklärungsbedürftig.

Herr Dr. Mühlenfeld (Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) antwortet, dass man es schlichtweg nicht wisse und daher wäre jede Aussage dazu als Spekulation zu werten. Für weitere Klarstellung sei vielmehr die Staatsanwaltschaft zuständig. Die Rechnungsunterlagen, anhand derer sich ein Betrugsverdacht nachweisen lassen, seien an die Staatsanwaltschaft übergeben worden. Mehr könne er jedoch hierzu nicht sagen.

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) nimmt erneut Bezug auf die Berichterstattung des Tagesspiegels vom 17.08.2015. Hier habe es geheißen, dass der Flughafen selbst ausschließe, dass es zu einem finanziellen Schaden gekommen sei. Diese Aussage müsste von Herrn Kunkel als Pressesprecher stammen. Er frage daher, ob es richtig sei, dass in dem konkreten Betrugsverdacht ein finanzieller Schaden für den Flughafen ausgeschlossen werden könne oder sei die Bewertung ggf. vor dem Hintergrund eines möglichen Betrugsversuchs noch offen.

Herr Kunkel (Pressesprecher der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH [FBB]) merkt an, dass diese zwei Themen, die in der Presse auch ein Stück durcheinander gegangen seien, auseinanderzuhalten seien. Das eine sei die Mutmaßung in der Bild am Sonntag, die sich dann weiterverbreitet habe über Nachtragsquoten von weit über 90 %. Das Statement seitens der FBB GmbH dazu sei gewesen, dass solange die Schlussrechnung für diese Themen nicht gestellt sei, der Flughafengesellschaft auch kein Schaden entstanden sei. Dabei habe man sich jedoch nicht auf den Betrugsverdacht gegenüber der Firma Siemens bezogen. Hier könne natürlich ein Schaden entstanden sein, sonst würde die Staatsanwaltschaft nicht ermitteln.

Abgeordneter **Schulze** (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe) merkt an, dass dies indirekt dahingehend zu interpretieren sei, dass eingeräumt werde, dass es zu massiven Nachträgen, die ein Ausmaß bis zu 90 % betragen habe, gekommen sei.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Staatssekretär **Bretschneider** (Staatskanzlei) merkt an, dass man nun beim Thema Rabulistik und Sprachspiel sei. Betrug setze eine Vermögensgefährdung voraus. Nun komme es darauf an, ob die Staatsanwaltschaft bei ihren Ermittlungen zu dem Ergebnis komme, dass eine solche vorliege. Bei Bestätigung dessen habe der Geschädigte einen Anspruch auf Schadensersatz nach § 823 Absatz 2 BGB i.V.m. § 263 StGB (Betrugstatbestand). Ohne auf den konkreten Sachverhalt einzugehen, könne am Ende gesagt werden, dass jedenfalls kein Schaden entstanden sei, weil die Firma Siemens nicht wegen 2 Millionen Euro in Konkurs gehe.

Abgeordneter **Schulze** (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe) betont, dass es eine Nachfrage gewesen sei auf eine Aussage hin, die hier im Ausschuss getätigt worden sei. So sei nun die Zahl von 2 Millionen in den Raum geworfen worden. Er frage diesbezüglich, ob dies eine erfundene Zahl sei oder der Realität entsprechen würde.

Staatssekretär **Bretschneider** (Staatskanzlei) merkt an, dass im Gegensatz zu den eben zitierten Paragrafen, die Zahl eher beispielhaft gemeint gewesen sei.

Die **Vorsitzende** schließt diesen Abschnitt der Tagesordnung und kündigt an, dass die heute besprochenen Themen auch in den nachfolgenden ordentlichen Sitzungsterminen weiterhin eine Rolle spielen werden.

Sie erinnert an die nächste, reguläre 7. Sitzung des Sonderausschusses, die am 28. September 2015 stattfinden werde. Hier fragt sie in die Runde, ob der Beginn bereits um 14.00 Uhr anstatt wie bisher 15.30 Uhr möglich wäre.

Abgeordneter **Schulze** (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe) erwidert, dass Terminpläne dafür da seien, damit man diese einhalten und sich organisieren könne. Das ständige Abweichen von den vereinbarten Zeiten mache eine mittelfristige Terminplanung unmöglich und daher lege er hierzu Widerspruch ein.

Abgeordneter **Bischoff** (SPD) merkt an, dass die Anfrage der Vorsitzenden vollkommen zulässig sei. So handele es sich um eine Verschiebung um lediglich 1 Stunde und 30 Minuten, sodass er darum bitte, das Thema nicht in unverhältnismäßiger Weise zu problematisieren.

Abgeordneter **Vogel** (GRÜNE/B90) stimme dem früheren Sitzungsbeginn zu und merkt an, dass das auch für die Presse von Interesse sei, da das Sitzungsende bei einem Beginn um 15.30 Uhr zumeist nach Redaktionsschluss liegen würde.

Abgeordneter **Schröder** (AfD) merkt an, dass er hier den Abgeordneten Kalbitz vertrete und mithin keine verbindliche Auskunft geben könne.

Abgeordneter **Homeyer** (CDU) verspricht eine wohlwollende Prüfung.

Sonderausschuss BER 6/6
6. außerordentliche Sitzung

28.08.2015
paw-mei

Abschließend weist die **Vorsitzende** daraufhin, dass für die nächste Sitzung seitens der Koalitionsfraktionen beantragt sei, die externen Gutachter zum Ergebnisbericht „Stichprobenkontrolle des Schallschutzprogramms BER“ anzuhören. Sie frage, ob dieser Antrag von der Mehrheit getragen werde. Da keine Gegenstimmen angezeigt werden, stellt sie fest, dass der Antrag vom Ausschuss bestätigt sei.

Sie bedankt sich bei allen Beteiligten für die Ermöglichung der Sitzung und wünscht einen guten Start in die Sitzungszeit.

(Dieses Protokoll wurde durch Beschluss des Ausschusses gemäß § 83 Absatz 2 Satz 2 GOLT in der 8. Sitzung am 21. Dezember 2015 bestätigt.)

Anlage: Antrag auf Einberufung einer Sondersitzung des Sonderausschusses BER gemäß § 77 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Landtages Brandenburg (TOP 1)

Landtag Brandenburg

6. Wahlperiode

Eingegangen

18. AUG. 2015

SBER 6-114
Erled. u. l. Vert. LSK

Antrag

an den Sonderausschuss BER

Antrag auf Einberufung einer Sondersitzung des Sonderausschusses BER gemäß § 77 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Landtages Brandenburg

- I. Der Sonderausschuss BER soll am Montag, den 31. August 2015 zu einer Sitzung zusammentreten.
- II. Die Landesregierung soll im Sonderausschuss detailliert Auskunft geben über sämtliche Erkenntnisse der Task-Force, welche im Auftrag der Geschäftsführung der FBB die Auswirkungen der Insolvenz der Firma Imtech auf Bau und Fertigstellung des Flughafens BER untersucht. Dabei soll unter anderem auf die vertraglichen, wirtschaftlichen, technischen und bauablauforganisatorischen Implikationen des Insolvenzverfahrens eingegangen werden.
- III. Ferner sollen die Mitglieder des Sonderausschusses über die Diskussionen und Beratungsergebnisse des Projektausschusses informiert werden.
- IV. Weiterhin soll die Landesregierung Auskunft geben über die Erkenntnisse zu den kürzlich bekannt gewordenen Nachtragsforderungen mehrerer Unternehmen, welche in außergewöhnlicher Höhe bewilligt wurden, sowie den damit einhergehenden Betrugs- und Korruptionsvorwürfen.

Begründung:

Durch die Insolvenz eines für die Fertigstellung des Flughafenbaus zentralen Unternehmens ist der gesamte Zeitplan für die Eröffnung in akuter Gefahr. Durch mögliche Neuausschreibungen sowie Gewährleistungs- und Haftungsfragen drohen erhebliche finanzielle Risiken für die Flughafengesellschaft und damit nicht zuletzt auch für den Landeshaushalt.

Vor dem Hintergrund der weitgehend unklaren Auswirkungen der Insolvenz auf den Bau und die Fertigstellung des Flughafens BER ist dringend erforderlich, dass der Sonderausschuss BER als zuständiges parlamentarisches Gremium des Landtages Brandenburg unverzüglich nach Vorliegen der ersten Erkenntnisse der Task-Force umfassend informiert wird.

Die kürzlich bekannt gewordenen Betrugs- und Korruptionsvorwürfe aufgrund von Abschlags- und Nachtragszahlungen, bei welchen Forderungen in Höhe von bis zu 99% gewährt wurden, machen ebenfalls eine zeitnahe Sitzung und Befassung des Sonderausschusses unvermeidbar.


Frank Bommert


Rainer Genilke


Axel Vogel