

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Andreas Otto (GRÜNE)

vom 21. August 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. August 2012) und **Antwort**

Mehrkosten und Probleme wegen Rauchabzugsanlage durch den Keller des BER-Terminals

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

Die Antwort beruht auf Angaben der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB).

Frage 1: Mit welcher Begründung wurde die Rauchabzugsanlage des BER so konstruiert, dass der Rauch zunächst durch Untergeschosse und später nach draußen geleitet werden soll?

Antwort zu Frage 1: Die Planung der Entrauchungsanlagen für das Terminal des BER erfolgte u.a. anhand nutzungsspezifischer, konstruktiver, statischer sowie gestalterischer Rahmenbedingungen. Die Entscheidung für eine zentrale Rauchableitung über die Untergeschosse erfolgte nach sorgfältiger Abwägung der Vor- und Nachteile dezentraler Entrauchungsanlagen unter den gegebenen technischen und architektonischen Bedingungen.

Frage 2: Trifft es zu, dass die Architekten die Raumhöhe bzw. Decke des Terminals möglichst hoch gestalten wollten und wegen der planfestgestellten Gesamthöhe des Gebäudes auf dem Dach kein Platz blieb für umfangreiche technische Anlagen?

Antwort zu Frage 2: Nein, dies trifft nicht zu. In den Dachbereichen des Terminalgebäudes sind innerhalb der durch den Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Bauhöhen Flächen für die Haustechnik vorhanden.

Frage 3: Welche Vorerfahrungen gibt es bei öffentlichen Gebäuden in Berlin und Brandenburg mit großformatigen Entrauchungswegen durch Untergeschosse?

Antwort zu Frage 3: Bei dem Terminalgebäude BER handelt es sich um einen Sonderbau, der aufgrund seiner besonderen Nutzung und Komplexität nicht mit anderen öffentlichen Gebäuden in Berlin und Brandenburg vergleichbar ist. Hinsichtlich Brandschutz und Entrauchung bestehen u.a. aufgrund der Großflächigkeit des Gebäudes,

des Gebäudes, der Sicherheitsanforderungen für den Luftverkehr sowie behördlicher Anforderungen besondere Ansprüche. Auf Vorerfahrungen bei anderen öffentlichen Gebäuden in Berlin und Brandenburg konnte daher bei Konzeptierung und Planung der Entrauchungsanlagen nur eingeschränkt zurückgegriffen werden.

Frage 4: Welchen technischen Mehraufwand hat der gewählte Entrauchungsweg zur Folge?

Antwort zu Frage 4: Bei einer dezentralen Entrauchung wäre der Anteil der technischen Anlagen höher (damit auch mehr Platzbedarf) und der Anteil der Steuerungskomponenten geringer.

Frage 5: Welche Mehrkosten hat der gewählte Entrauchungsweg zur Folge?

Antwort zu Frage 5: Der gewählte Entrauchungsweg hat keine Mehrkosten zur Folge (vgl. Antwort auf Frage 4).

Frage 6: Wer hat darüber entschieden, dass der Entrauchungsweg durch Untergeschosse erfolgen soll, und welche Rolle haben dabei die erhöhte Komplexität der Anlage und die Mehrkosten gespielt?

Antwort zu Frage 6: Die Planung für die Entrauchungsanlagen wurde durch den gesamtverantwortlichen Generalplaner pg bbi Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International unter Berücksichtigung möglicher Alternativen erstellt. Nach entsprechender Prüfung wurde die Planung durch die FBB unter Abwägung der technischen und monetären Aspekte zur Ausführung freigegeben. Erst infolge von Planungsfortschreibungen und Änderungen in der Bauausführung hat sich die Komplexität der Entrauchungsanlagen teilweise erhöht, was mit Mehrkosten verbunden ist/war.

Frage 7: Wann wurde darüber entschieden, dass der Entrauchungsweg durch Untergeschosse erfolgen soll, und lag dieser Zeitpunkt vor oder nach dem Planfeststellungsbeschluss?

Antwort zu Frage 7: Die Entscheidung hinsichtlich der Entrauchung durch die Untergeschosse wurde bereits im Rahmen der Vorplanung im Jahr 2005 getroffen. Zum Planfeststellungsbeschluss besteht dabei kein Zusammenhang.

Berlin, den 05. September 2012

Klaus Wowereit
Regierender Bürgermeister

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Sep. 2012)