

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage Nr. 2439
der Abgeordneten Rainer Genilke und Frank Bommert
der CDU-Fraktion
Drucksache 6/5956

Gewalttätige Handwerker am Flughafen BER

Namens der Landesregierung beantwortet der Chef der Staatskanzlei die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen der Fragesteller: Der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Dr. Karsten Mühlenfeld, hat in der Sitzung des Sonderausschusses BER am 23. Januar 2017 mitgeteilt, dass einige Türen auf der Flughafenbaustelle durch gewalttätige Handwerker beschädigt worden seien. Wörtlich sagte Herr Dr. Mühlenfeld: „Wenn man die Türen gewaltsam öffnet - Handwerker sind manchmal etwas gewalttätig – dann kann es passieren, dass so eine Tür beschädigt wird.“

Frage 1: Wie viele gewalttätige Handwerker wurden bisher auf der Flughafenbaustelle festgestellt?

Vorbemerkung: In seinem Bericht im Rahmen der Sitzung des Sonderausschusses BER vom 23.01.2017 hat der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zur Problematik der Türen in der Tat auch die zitierte Formulierung gewählt, allerdings ohne dass diese Kritik an einzelnen Personen den Schwerpunkt seines Vortrages gebildet hätte. Die nachfolgenden Antworten beruhen auf den Aussagen der FBB.

Zu Frage 1: Auf einer Baustelle finden auch mechanische Beschädigungen an bereits eingebauten oder noch nicht geschützten Bauteilen statt. Dieses passiert aus den unterschiedlichsten Gründen und ist dem einzelnen Handwerker oder der einzelnen Firma in den seltensten Fällen nachzuweisen. Oft handelt es sich um kleinere Beschädigungen, die z. B. aus der Offenhaltung von Türen durch Keile resultieren, oder auch diverse Beschädigungen der Rahmenkonstruktionen. Des Weiteren können z. B. durch Verkeilen der Türen Spannungen in der Elektrik auftreten, die eine Schädigung der Kontakte oder Motoren zur Folge haben.

Frage 2: Wie viele der auf der Flughafenbaustelle befindlichen Türen wurden bisher durch gewalttätige Handwerker beschädigt?

Frage 3: In welcher Höhe wurden bisher Schäden durch gewalttätige Handwerker verursacht?

Zu Fragen 2 und 3: Da die Inbetriebnahme der Türen noch nicht vollständig abgeschlossen ist, kann eine verlässliche Aussage hierzu nicht getroffen werden.

Frage 4: Wurden für diese Schäden Schadenersatzansprüche an die jeweiligen Bau-firmen gestellt? Falls ja, in welchem Umfang? Falls nein, warum nicht?

Zu Frage 4: In den wenigsten Fällen kann nachträglich ein Nachweis über den konkreten Schadenverursacher geführt werden.

Frage 5: Wie viele Türen befinden sich jeweils in welchen Gebäuden des Flughafens BER?

Zu Frage 5: Im FGT befinden sich nach aktuellem Stand insgesamt 4112 Türen, davon beträgt die Anzahl der Türen mit Sicherheitsausstattung:

Main Pier Nord:	307
Main Pier Süd:	306
Fluggastterminal:	868
Pavillons:	70

Frage 6: Wie viele dieser Türen sind in Bereichen, die für Passagiere zugänglich sein werden?

Zu Frage 6: Alle Türen mit Sicherheitsausstattung sind auch für Passagiere zugänglich.

Frage 7: Bei wie vielen Türen handelt es sich um Automatiktüren?

Zu Frage 7: 2599 Türen sind Automatiktüren bzw. Türen mit Sicherheitsausstattung

Frage 8: Wie viele der unter 5., 6. und 7. genannten Türen wurden bisher jeweils im Rahmen der technischen Inbetriebnahme geprüft?

Zu Frage 8: Zu dem Prüfstand der technischen Inbetriebnahme teilt die FBB mit:

<u>Main Pier Nord:</u>	307 - A Riegel	88 % in Betrieb gesetzt
<u>Main Pier Süd:</u>	306 - A Riegel	31 % in Betrieb gesetzt
<u>Main Pier Mitte:</u>	868	37 % in Betrieb gesetzt
<u>Pavillons:</u>	Alle für die baurechtliche Abnahme notwendigen Türen sind in Betrieb gesetzt	

Frage 9: Bis wann werden sämtliche Türen im Rahmen der technischen Inbetriebnahme geprüft sein?

Zu Frage 9: Nach derzeitiger Planung der FBB werden alle Türen bis zum Sommer 2017 in Betrieb gesetzt sein.

Frage 10: Wie viele der unter 5., 6. und 7. genannten Türen sind jeweils nicht vollständig funktionsfähig?

Zu Frage 10: Siehe Antwort zu Frage 8.

Frage 11: Was ist dafür jeweils die Ursache?

Zu Frage 11: Als Ursachen kommen in Betracht das nicht abgeschlossene Rangieren der Verdrahtung zwischen der Transferverkabelung und den aktiven Endkomponenten bzw. die Aufdeckung zahlreicher Defekte im Rahmen der Wiederinbetriebnahme der Türen, was zu einem entsprechend hohen Zeitbedarf für die jeweilige Mängelbeseitigung führt.

Frage 12: Wer hat die nicht vollständig funktionsfähigen Türen wann eingebaut?

Zu Frage 12: Die Türen mit Sicherheitsausstattungen wurden von diversen Firmen eingebaut. Je nach Funktionalität in den Gewerken Holzbau, Stahlbau, Fassadenbau, Ausbau etc.

Frage 13: Waren diese Türen jemals funktionsfähig? Falls ja, wann?

Frage 14: Wann sind die nicht vollständig funktionsfähigen Türen von der FBB abgenommen worden?

Zu Fragen 13 und 14: Die Türen als solche wurden bis Mai 2012 eingebaut und größtenteils mechanisch in Betrieb gesetzt. Auf dieser Basis wurde ein Großteil der Türen, die von den Hochbaugewerken und Fassadenfirmen verbaut worden sind, als mechanisch funktionsfähig von Juli 2011 bis Mai 2013 nach VOB abgenommen. Die durchgängigen Steuerungen und die kompletten Funktionssteuerungen der Türen mit allen Abhängigkeiten wurden seinerzeit nicht flächendeckend in Betrieb genommen. Sämtliche Klärungen zu den durchgängigen Steuerungen als solche und zu den kompletten Funktionssteuerungen sind jetzt erfolgt. Auf dieser Basis werden die Türen derzeit nach und nach flächendeckend in Betrieb genommen (inkl. der Wiederinbetriebnahme der mechanischen Funktionen).

Frage 15: Bestehen bei diesen Türen noch Gewährleistungsansprüche?

Zu Frage 15: Für einige Türen bestehen noch Gewährleistungsansprüche. Bei anderen ist die Gewährleistung bereits abgelaufen.

Frage 16: Wie viele und welche Türen müssen für die Eröffnung des Flughafens zwingend vollständig funktionsfähig sein?

Zu Frage 16: Dies betrifft alle für die baurechtliche Genehmigung notwendigen Türen, d. h. 558 mit Fluchttürsteuerung sowie 239 Türen zusätzlich mit

Drehtürantrieben für Gebäudedefunktionssteuerung, wovon 263 zusätzlich für die Nachströmung notwendig sind.

Frage 17: Bereits im Jahr 2012 wurden auf der Flughafenbaustelle Probleme mit der elektronischen Ansteuerung von Türen festgestellt, handelt es sich dabei um dieselben Türen?

Zu Frage 17: Teilweise handelt es sich um dieselben Türen. Teilweise wurden aber auch - aufgrund von Umbauten und Umwidmungen - Türen und deren Funktion neu bewertet. So wurden aus ursprünglichen „normalen Türen“ sicherheitsrelevante Türen.

Frage 18: Gibt es wieder ein Eröffnungsszenario mit einer „Mensch-Maschine-Lösung“?

Zu Frage 18: Nein.

Frage 19: Wurde den für Einbau und Funktionsfähigkeit der Türen verantwortlichen Unternehmen ein Ultimatum zur Fertigstellung gestellt?

Zu Frage 19: Gemeinsam mit den betroffenen Firmen, der FBB und dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates und Regierenden Bürgermeister von Berlin wurde am 06.02.17 eine einvernehmliche weitere Vorgehensweise abgestimmt.

Frage 20: Bis wann wird die Funktionsfähigkeit sämtlicher Türen uneingeschränkt hergestellt sein?

Zu Frage 20: Siehe die Antwort auf Frage 9.