



Sondervotum der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Endbericht des Untersuchungsausschusses BER

I.	Einleitung	S. 5
II.	Häufig gestellte Fragen zum Projekt Flughafenneubau	
	Kurzfassung	S. 11
	A. Politische Kontrolle und Öffentlichkeit	
	1. Spiegelt der vorliegende Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER die Erkenntnisse der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wider?	S. 25
	2. Welche Sachverhaltsdarstellungen im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER entsprechen nicht den Erkenntnissen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen?	S. 25
	3. Haben sich im Untersuchungsausschuss Mitglieder des FBB-Aufsichtsrates (selbst-)kritisch zu ihrer Kontrolltätigkeit und Entscheidungen geäußert?	S. 37
	4. Wie kann die interessierte Öffentlichkeit Einblick in die Tätigkeit des Untersuchungsausschusses BER nehmen?	S. 39
	5. Hat das Abgeordnetenhaus von Berlin das Projekt Flughafenneubau kritisch begleitet?	S. 40
	6. Haben Rechnungshöfe der Anteilseigner das Projekt Flughafenneubau kontrolliert?	S. 40

7. Warum ist die öffentliche Hand bei dem Projekt Flughafenneubau beteiligt? S. 42
8. Hat der Senat bei dem Projekt Flughafenneubau versagt? S. 42
9. Wurden die aufgetretenen Probleme beim Projekt Flughafenneubau offen kommuniziert? S. 43

B. Projektstruktur

10. Wie sah die Struktur der Flughafengesellschaft und des Projekts Flughafenneubau aus? S. 46

C. Standortsuche und Konsequenzen

11. Wurden bei der Entscheidung für den stadtnahen Standort Schönefeld die Lärmschutzbedürfnisse der Anrainerinnen und Anrainer ausreichend berücksichtigt? S. 57
12. Wie wurden Schallschutzmaßnahmen umgesetzt? S. 62
13. Wurden ökologische Voraussetzungen mit Umweltverträglichkeitsprüfungen ausreichend berücksichtigt? S. 71
14. Wann wurden An- und Abflugverfahren (Flugrouten) für den neuen Flughafen diskutiert und öffentlich kommuniziert? S. 73

D. Projektverlauf

15. Wie kam es zur Gründung der Planungsgemeinschaft bbi (pgbbi)? S. 81
16. Wurde das Projekt Großflughafen vor Baubeginn umfassend vorbereitet, d.h. wurden realistische Gesamtkosten kalkuliert, Risiken benannt und beziffert sowie mögliche Umplanungen und Nutzungsänderungen in Betracht gezogen? S.83
17. Warum wurde die Überwachung der Bauarbeiten der pgbbi anvertraut, die zugleich mit Planungsaufgaben beauftragt war? S. 84
18. War mit der Aufteilung in einzelne Vergabepakete eine kosten- und termingerechte Fertigstellung des Großprojekts gewährleistet? S. 85
19. Warum wurde die Planung des Fluggastterminals laufend geändert? S. 87
20. Wurde, weil Planänderungen den Bauablauf massiv störten und damit die angekündigten Inbetriebnahmetermine gefährdeten, ein Planänderungsstopp angeordnet? S. 90
21. Wurden die erheblichen Kostensteigerungen im Aufsichtsrat thematisiert? S. 91
22. Ist der BER eine Erfolgsgeschichte? Warum explodierten die Kosten ? S. 94

E. Die Absage 2010 und die Konsequenzen

23. Wann war absehbar, dass die geplante Inbetriebnahme im Oktober 2011 abgesagt werden muss? S. 98
24. Welche Konsequenzen hatte die Absage 2010? . 100

F. Die Absage 2012 und die Konsequenzen

25. Wann war klar, dass die Eröffnung 2012 nicht haltbar ist? S. 100
26. Warum haben Gesellschafter, Aufsichtsrat und Geschäftsführung der Flughafengesellschaft die Augen vor dem drohenden Crash, d.h. der abermaligen Absage des Eröffnungstermins, verschlossen? S. 101
27. Warnte das Bauordnungsamt vor dem Crash? S. 106
28. Wer hat die Entlassung des Generalplaners pgbbi betrieben? S. 108
29. Wer hat die Entscheidung über die Entlassung des Generalplaners pgbbi gefällt und warum ist das strittig? S. 112
30. Haben im Ausschuss befragte Aufsichtsräte im Rückblick die 2012 getroffene Entscheidung über die Trennung von dem Generalplaner pgbbi inzwischen kritischer gesehen? S. 120
31. Worauf gründete der Optimismus des Aufsichtsrats, die Fertigstellung des BER bzw. dessen Inbetriebnahme auf Mitte August 2012 bzw. wenig später auf März 2013 zu terminieren? S. 122
32. Welche Konsequenzen hatte die Entlassung des Generalplaners? S. 124
33. Warum wurden die technischen Anlagen des Flughafenneubaus nicht fertiggestellt und getestet? S. 126
34. Warum konnte der Geschäftsführer Amann seine begonnene Zustandsanalyse des Terminals nicht vollenden und wie geplant den Bau zum Abschluss bringen? S. 138
35. Was hat das SPRINT-Programm des Geschäftsführers Dr. e. h. Mehdorn zur Fertigstellung des Bauvorhabens beigetragen? S. 141

G. Verantwortung, Verhaftung und Haftung – wer passt auf am BER?

36. Wurden bei dem Projekt Fälle von Korruption festgestellt? S. 144
37. Welche Maßnahmen zur Korruptionsprävention wurden von der Flughafengesellschaft ergriffen? S. 153
38. Wer haftet für Fehlentscheidungen von Aufsichtsräten und Geschäftsführern im Zusammenhang mit dem Flughafenneubau und welche Versicherungen greifen? S. 158
39. Wie erfolgte die Prüfung der Haftung der handelnden Personen am BER? S. 162

III. Was war wann & Was wurde wozu & Wer ist wer

- | | |
|--|--------|
| A. Was war wann? Projektverlauf des Flughafenneubaus | S. 167 |
| B. Was wurde zu was? Entwicklung Fluggastterminal 2005 - 2012 | S. 176 |
| C. Last but not least – Wer ist wer? Die handelnden Personen | S. 180 |

IV. Fazit

V. Empfehlungen

- | | |
|--|--------|
| A. Großbauprojekte der öffentlichen Hand | S. 203 |
| B. Parlamentarische Kontrolle öffentlicher Großbauprojekte | S. 207 |
| C. Umsetzung von Schutzbestimmungen für Menschen, Flora und Fauna | S. 209 |
| D. Parlamentarisches Kontrollinstrument schärfen | S. 211 |
| | S. 212 |

VI. Anhang

- | | |
|--|--------|
| Auszüge aus Wortprotokollen und Dokumenten | S. 216 |
|--|--------|

I. Einleitung

Der BER ist nicht eröffnet? *„C'est la vie!“¹*

► **Rückblick.** Juli/August 2012. Die Sommerferien etlicher Mitglieder der Oppositionsfraktionen des Berliner Abgeordnetenhauses fallen aus. Stattdessen wird gemeinsam am Fragenkatalog eines nach der Sommerpause einzurichtenden Untersuchungsausschusses gearbeitet. Was war geschehen?

Einige Wochen zuvor, Anfang Mai, führte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH (FBB),² Dr. Rainer Schwarz und Dr.-Ing. Manfred Körtgen, etliche Telefonate unangenehmen Inhalts. Der FBB-Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit, Bundeskanzlerin Angela Merkel und auch Bundespräsident Gauck sollten die höchst peinliche Angelegenheit nicht erst durch die Medien erfahren: Die Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens BER in Schönefeld, am Rande Berlins war abgesagt worden – 26 Tage vor dem geplanten Start. Das größte und wichtigste Infrastrukturprojekt in Ostdeutschland war geplatzt.

Dabei hätte alles so schön werden sollen: Die pompöse BER-Eröffnungsfeier war minutiös geplant worden – nicht zuletzt vom Aufsichtsratsvorsitzenden und damaligen Regierenden Bürgermeister Wowereit. Beim letzten Treffen der Aufsichtsräte am 20. April 2012 besprach man das Menü und legte den Sitzplatz für die Kanzlerin fest. Eine riesige Party sollte es geben, an die die Gäste sich noch lange erinnern sollten. Sogar die Einladungen waren schon verschickt und das Datum in den Terminkalendern der Honoratioren vermerkt. Fieberhaft wurde zudem seit Monaten eine logistische Meisterleistung der besonderen Art vorbereitet: In der Nacht vom 2. auf den 3. Juni wollte man in einer schier endlosen Kette von Lastwagen die komplette Ausrüstung des alten Flughafens Berlin-Tegel zum neuen Flughafen am südlichen Stadtrand Berlins überführen – ein Mega-Transport quer durch die Stadt, für den extra die Stadtautobahn gesperrt werden sollte.

Anschließend sollte das milliardenschwere Prestige-Projekt BER feierlich in Betrieb genommen werden. Aber nicht etwa durch profane Geschäfts- oder Ferienreisende. Zur Premiere wurde vielmehr die Maschine des Bundespräsidenten erwartet. Nach der Landung sollte das Staatsoberhaupt feierlich die Gangway herabschreiten.

¹ Frz.: „Das ist das Leben!“

Andreas Otto (GRÜNE): „[...] Aber dass der Flughafen nicht eröffnet wurde, ist uns allen hier doch bekannt – [Zeuge Bodo Mende: *C'est la vie!*] ...“

(Wortprotokoll der Vernehmung von Bodo Mende, 14. Sitzung, 06.09.2013, S. 107)

² Im folgenden wird die Flughafengesellschaft durchgängig mit der aktuellen Firmierung „FBB“ bezeichnet, obwohl der Name in der Vergangenheit mehrfach geändert wurde. Ebenso wird mit dem Namen „BER“ verfahren, ungeachtet dessen, dass der Flughafen zunächst „BBI“ (Berlin Brandenburg International) hieß.

► **Nicht die erste Pleite.** Aus alledem wurde bekanntlich nichts. Das Desaster des geplatzten Eröffnungstermins 2012 wurde vielmehr zu einem weiteren Tiefpunkt in der wechselvollen Geschichte des Flughafenprojekts BER. Denn Pleiten und Pannen gab es dort von Anfang an: Schon Jahre bevor man sich per sogenanntem „Konsensbeschluss“ zwischen Berlin, Brandenburg und Bundesregierung auf den umstrittenen Standort Schönefeld geeinigt hatte, waren für viel Geld massenhaft Grundstücke zusammengekauft worden, die nicht gebraucht wurden.

► **Viel Lärm um das Flughafenprojekt.** Mit der Entscheidung für Schönefeld waren und sind hohe Erwartungen an Wirtschaftsimpulse für die Region verbunden. Doch ein Standort in Stadtnähe bedeutet viel Lärm für die Anwohner. Und die zahlreichen Naherholungs- wie Wasserschutzgebiete werden durch Schadstoffemissionen beeinträchtigt. Längst nicht ausreichend untersucht wurden nach Meinung vieler die zu erwartenden negativen Auswirkungen auf Menschen, Flora und Fauna. Auch das sorgte und sorgt für erheblichen Ärger mit Anrainern und Betroffenen.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung des Großflughafens wurde vor Gericht letztlich erfolglos angefochten. Für mehr Akzeptanz sorgte das Urteil nicht, im Gegenteil: Die erst 2010 der Öffentlichkeit bekannt gegebenen Flugrouten vergrößerten nochmals die Zahl der Menschen, die von Lärm und Schadstoffemissionen betroffen sein werden – wenn eines Tages Flugzeuge am Hauptstadtflughafen starten und landen.

Geplant wurde das BER-Terminal von den gleichen Architekten, die schon Anfang der 1970er Jahre mit einem Entwurf des Flughafens Berlin-Tegel überzeugt hatten. Der Plan, den BER im Rahmen einer Komplettvergabe errichten zu lassen, ging gründlich schief. Stattdessen organisierte die Flughafengesellschaft den Bau kurzerhand selbst und brachte ihn auch fast zu Ende, aber eben nur fast. Bei den Start- und Landebahnen, einigen technischen Gebäuden, dem unterirdischen Bahnhof sowie Hotels und Parkhäusern blieb man einigermaßen im Zeitplan. Ausgerechnet beim Herzstück des BER, dem Terminal, dagegen nicht.

► **90 Prozent Fertigstellung?** Das Terminal sei zu 90 Prozent fertig, behauptete Ex-Geschäftsführer Dr. Schwarz wenige Wochen nach der Absage. Was waren die Restarbeiten? Warum konnte mit Bundespräsident und Kanzlerin nicht die geplante bombastische Eröffnung gefeiert werden? Hatten die Handwerker ihre Schraubenzieher, Zollstöcke und Arbeitshandschuhe nicht weggeräumt und Betonkrümel hinterlassen? Waren noch Fensterscheiben des Terminals zu putzen oder die umgebenden Grünanlagen zu pflegen?

► **Mehr als 4 Jahre Arbeit an 10 Prozent.** Nein, bei den (laut Geschäftsführer Schwarz) restlichen zehn Prozent des Terminals ging es um anderes. Zum Beispiel um eine funktionsuntüchtige Entrauchungsanlage. Aber nicht nur. Die überbelegten Kabelkanäle bedeuteten ein ständiges Sicherheitsrisiko. Zudem standen zum Zeitpunkt der Absage weder Informations- und Ticketschalter im Check-In-Bereich noch die Großgepäckanlage Abflug zur Verfügung. Auch das Zugangskontrollsystem, die Gebädefunktionssteuerung, das Flight Information Display System sowie das Elektroakustische Notfallwarnsystem funktionierten weder vollständig noch stabil. Nur 26 der 102 Gates hätten genutzt werden können.

Und dies sind nur einige Punkte auf der umfangreichen Liste der BER-Problemzonen im Jahre 2012. Die Liste veranlasste den Landesrechnungshof Brandenburg in einer Untersuchung 2015 zu der Schlussfolgerung, der BER sei damals lediglich zu 56,2 Prozent operativ betriebsfähig gewesen. Kaum vorstellbar, dass dies keiner gemerkt haben soll. Warum wurde der Eröffnungstermin im Frühsommer 2012 nicht früher abgesagt? Gab es den Plan, am 24. Mai eine große Party mit Bundeskanzlerin und Bundespräsident zu feiern und den Airport gleich nach Inbetriebnahme wegen umfangreicher Baumaßnahmen wieder zu schließen? Oder wollten Flughafengesellschaft und Aufsichtsratschef Wowereit den Passagieren und dem BER-Personal allen Ernstes eine Baustelle zumuten? Warum mussten auch die späteren Ankündigungen einer Inbetriebnahme immer wieder abgesagt werden? Warum und was wird da eigentlich immer noch gebaut? Nach Beendigung der Arbeiten des Untersuchungsausschusses im Sommer 2016 beträgt die Bauzeit des mittlerweile weltweit belächelten Flughafenneubaus aktuell sechs Jahre plus vier Jahre Nachbesserungen. Recht lange für ein verhältnismäßig simples Terminalgebäude auf der grünen Wiese. Was ist da passiert und wer profitiert von der auffällig langen Dauer der Restarbeiten? Fragen über Fragen.

► **Der Untersuchungsausschuss BER.** Fragen über Fragen. Der Untersuchungsausschuss BER, den die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen 2012 gemeinsam mit den anderen Oppositionsfraktionen im Berliner Abgeordnetenhaus beantragte, suchte nach Antworten. Nach der Befragung von über 70 Zeugen und dem Studium von rund 1650 Aktenordnern rundet sich das Bild inzwischen ab:

Das größte Problem ist die Bauherrin FBB selbst. Aufsichtsrat und Geschäftsführer³ der FBB waren der Aufgabe von Anfang an nicht gewachsen. Nach dem Misslingen der Komplettvergabe wurde das Terminal in Eigenregie errichtet und der Großauftrag dafür zunächst in 7, später in 30 Lose aufgeteilt. Das sollte das Projekt kostengünstiger machen, war aber eine Fehlein- und Selbstüberschätzung. Für die Bewältigung kleinerer Projekte der bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld (Alt) mochten Personal und Organisationsstruktur der FBB genügt haben. Für ein Milliardenprojekt wie den BER hat sich diese Struktur jedoch als katastrophaler Fehlgriff erwiesen. Dazu gehört auch die Beauftragung eines einzigen Architektenbüros mit Entwurf, Planung und Objektüberwachung. Der Projektsteuerer, in dessen Aufgabenbereich die Organisation von Prozessen und Ausschreibungen fiel, konnte die Defizite der Bauherrin auch nicht ausgleichen.

Hinzu kam, dass die Bauherrin FBB einen geordneten Ablauf des Vorhabens, nämlich erst zu planen und dann mit dem Bau zu beginnen, nicht konsequent durchsetzte. Im Gegenteil: Mit der mehrfachen Änderung ihrer Vorstellungen über die Nutzung einzelner Flächen während des Planungs- und Bauprozesses, verhinderte die Flughafengesellschaft selbst die termingerechte Fertigstellung: Bis 2010 verursachten Umplanungswünsche der FBB massives Planungschaos nebst Kostensteigerungen und Zeitverzug. Die mit immer neuen Planänderungen konfrontierten Architekten gerieten in Zeitnot.

³ Von 2008 bis 2012 waren Dr. Rainer Schwarz und Dr.-Ing. Manfred Körtgen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft.

Die schwierige Situation wurde zudem durch unklare Schnittstellen zwischen Planung und Objektüberwachung verschärft. Probleme wurden zu spät erkannt und behoben. Darüber hinaus sah sich der Projektsteuerer mit seinem Berichtswesen mit einer Bauherrin konfrontiert, die Erfolgsmeldungen und keine schlechten Nachrichten (etwa über Bauverzögerungen) hören wollte. Der technische Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen war überdies mit seiner Doktorarbeit befasst und dem Vernehmen nach eher projektscheu. Konflikte entstanden ferner bei der technischen Gebäudeausstattung. Deren Planer konnten sich oft nicht gegen die ästhetischen Vorstellungen der Stararchitekten aus dem Büro gmp durchsetzen.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen ist es ein Wunder, dass der von Ex-Geschäftsführer Dr. Schwarz auf 90 Prozent bezifferte Fertigstellungsgrad überhaupt bis 2012 erreicht wurde. Der Aufsichtsrat der FBB unter dem langjährigen Vorsitzenden Wowereit, der kurzzeitig vom ehemaligen Brandenburger Ministerpräsidenten Matthias Platzeck abgelöst wurde, verfügte nicht über das Know-how, den Bau eines Großbauprojekts zu begleiten. Mangelnde Expertise des Aufsichtsrats, Defizite in der FBB-Führungsebene sowie strukturelle Probleme in der Projekt-Organisation – damit wurde der BER sprichwörtlich in den märkischen Sand gesetzt.

► **Finanzieller Schaden durch Transparenz?** Der Untersuchungsausschuss sah sich bei seiner Arbeit gelegentlich mit der Frage konfrontiert, ob das finanzielle Interesse des Landes Berlin schwerer als das öffentliche Interesse an einer Aufklärung des BER-Desasters wiegt. Schließlich stehen erhebliche Schadensersatzforderungen von Geschädigten ob der diversen Inbetriebnahmeverschiebungen im Raum, die ggf. durch Erkenntnisse des Ausschusses unterstützt werden könnten. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sieht sich sowohl den öffentlichen Finanzen wie dem öffentlichen Interesse verpflichtet, vertritt aber die Auffassung, dass Fälle wie der des Flughafens BER parlamentarisch untersucht werden müssen, damit sich derlei Vorkommnisse zu Lasten der öffentlichen Hand nicht wiederholen.

► **Bauernopfer.** Im Untersuchungsausschuss machten sich einige Zeugen gegenseitig für Versäumnisse oder hilfsweise ungünstige Umstände für die Probleme beim BER verantwortlich, keiner hatte Fehler einzuräumen. Insbesondere die Aufsichtsratsmitglieder: Sie nahmen für sich in Anspruch, „alles richtig gemacht“ zu haben. Das operative Geschäft des Bauens sei allein Aufgabe der Geschäftsführung gewesen. Sie gaben zu Protokoll, dass man lediglich das Personal ausgesucht und ihm vertraut habe. Dabei ist ein Aufsichtsrat als Kontrollgremium selbstverständlich für seine falsche Personalpolitik und Milliarden Schäden verantwortlich. Bei der FBB herrschte offensichtlich ein anderes Selbstverständnis und dies ließ man sich durch ein Haftungsgutachten bestätigen, welches keine Pflichtverletzungen der Aufsichtsratsmitglieder feststellte. In seiner Untersuchung bemängelte der Landesrechnungshofbericht Brandenburg zu Recht bei dem Gutachten die fehlende Unabhängigkeit und bezweifelte, dass eine erneute Prüfung zum gleichen, entlastenden Urteil kommen würde. Im Frühjahr 2016 scheiterte die Forderung der Oppositionsfraktionen im Berliner Abgeordnetenhaus nach einer erneuten Prüfung möglicher Pflichtverletzungen von FBB-Aufsichtsratsmitgliedern an der Stimmenmehrheit der Regierungskoalition. Die Aufsichtsräte um Klaus Wowereit versammelten sich am 16. Mai 2012 zu ihrer ersten Aufsichtsratssitzung nach der Eröffnungsabsage – und sahen sich mit einem riesigen medialen Interesse konfrontiert. Vor dutzenden Fernsehkameras wurden Statements der Aufsichtsräte erwartet. Die Öffentlichkeit verlangte Aufklärung, warum der Eröffnungstermin des

milliardenschweren Projekts kurzfristig abgesagt wurde. Tiefgründige Analysen wurden nicht in die Mikrofone gesprochen, aber man zeigte sich tatkräftig und entschlossen, die eigene Haut zu retten. Verantwortliche hätten Konsequenzen zu tragen und Köpfe sollten rollen. Der kontrollierende Aufsichtsrat blieb unbeschadet. Es traf die Planer und den FBB-Technikchef Dr.-Ing. Körtgen. Ein paar Bauernopfer also.

► **Krisenmanagement.** Wie geht es weiter mit öffentlichen Großprojekten in Schieflage? Verantwortliche Politiker und bisherige Geschäftsführung können, nicht zuletzt aufgrund öffentlichen Drucks, durch qualifiziert(er)es Personal ersetzt werden. Auf Projektebene sind Verantwortlichkeiten in der Regel definiert, schlechte Arbeit wird sanktioniert. Wer einen Werkvertrag unterschreibt, ist verpflichtet zu liefern oder für Ersatz zu sorgen. Im Konfliktfall führt das zu zeitraubenden Rechtsstreitigkeiten, die zum Beispiel mit einer Art Kronzeugenregelung vermieden werden könnte. Im Interesse einer zügigen Fertigstellung wäre denkbar, den Auftragnehmern und sonstigen Beteiligten anzubieten, Fehler offenzulegen und gemeinsam das Projekt zu beenden. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft hat sich 2012 anders und falsch entschieden. Die Entlassung des Generalplaners warf die Fertigstellung des BER sofort um Jahre zurück. Innensenator Frank Henkel (CDU), ein weiterer Berliner Vertreter im FBB-Aufsichtsrat, gab im Untersuchungsausschuss an, man habe ihm versichert, die Arbeiten am BER könnten trotz der Kündigung des Generalplaners nahtlos weitergehen. Ein weiteres Beispiel, dass in Baufragen unerfahrene Aufsichtsräte fachliche Informationen kaum selbst beurteilen können, zur Kontrolle eines Großbauprojektes nur eingeschränkt fähig sind und deshalb oft amateurhaft agieren.

► **Weit, weit mehr als 6.000.000.000 Euro.** Das Großbauprojekt BER schwächelte bereits bei der ersten Verschiebung der Inbetriebnahme 2010 und geriet spätestens im Juni 2012 in große Turbulenzen. Verschiedene Geschäftsführer mit vielen bunten Ideen durften sich ausprobieren: Der Techniker Horst Amann wollte in Ruhe die Probleme der Baustelle untersuchen und kämpfte derweil um den Chefposten. Den ergatterte jedoch Dr. e. h. Hartmut Mehdorn, Ex-Bahn-Chef und bekennender Aktionist, der lieber gleich mit dem Bau loslegen als nach Fehlern suchen wollte. Sein viel belächeltes SPRINT-Team kostete sehr, sehr viel Geld und trug zur Lösung technischer Probleme sehr wenig bei. Umso schlagkräftiger ging Dr. e. h. Mehdorn gegen interne Kritiker vor, die im Zweifel das Unternehmen verlassen mussten. Mit dem aktuellen Geschäftsführer Dr.-Ing. Mühlenfeld ist ein wenig mehr Ruhe und Zielstrebigkeit auf der BER-Baustelle eingezogen. Kurz vor Redaktionsschluss dieses Sondervotums gab er dem Handelsblatt ein Interview: „[...] wir werden von niemanden unter Druck gesetzt. Wir müssen aber Druck auf dem Kessel halten. Kompromisse und Lösungen generiert man immer besser, wenn man unter Druck steht.“⁴ Druck auf dem Kessel halten ... hat dieses Bild im Zusammenhang mit der Fertigstellung des BER nicht schon früher jemand bemüht? Richtig. Es war der ehemalige Regierende Bürgermeister Wowereit in seiner Regierungserklärung „Sicherheit geht vor – mit Nachdruck weiter am Erfolg des Hauptstadtflughafens BER arbeiten“ vom 10.05.2012, wenige Tage nach der Absage der BER-Inbetriebnahme im Juni 2012: „Das Gefährlichste wäre jetzt, dass der Druck aus dem Kessel entweicht und so getan wird, als hätten wir unendlich viel Zeit und als sei es egal, ob

⁴ „Druck auf dem Kessel halten. Der Chef der Berliner Flughäfen rechnet fest mit einer Eröffnung des BER im Kommenden Jahr“, Handelsblatt, 19.05.2016

*es zwei, drei oder vier Monate dauert.*⁵ Zwei, drei oder vier Monate? Oh je, mittlerweile blicken wir auf vier Jahre zurück ... Aber vielleicht gelingt es dem Geschäftsführer Dr.-Ing. Mühlenfeld tatsächlich irgendwann, das verkorkste Projekt BER zur Inbetriebnahmereife zu bringen. Vielleicht auch nicht. „*C'est la vie!*“, das ist das Leben, kommentierte der Zeuge Mende, enger Mitarbeiter des ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit, den kritischen Hinweis im Untersuchungsausschuss, dass der Flughafenbau trotz der von ihm als vorzüglich skizzierten Arbeit der Verantwortlichen nicht fertig gestellt sei.

► **C'est la vie!** Möglicherweise ist die Dauerbaustelle BER lediglich der Öffentlichkeit und den Oppositionsfraktionen ein Ärgernis. Möglicherweise sind die über sechs Milliarden Euro, die der BER kosten wird, – immerhin mehr als doppelt soviel wie ursprünglich geplant –, für manche lediglich eine abstrakte Zahl, die den finanziellen Spielraum des Anteilseigners Berlins nicht einschränkt. *C'est la vie.* Ein großer Teil dieses Geldes wurde übrigens für Umbauten verwendet, deren Notwendigkeit zumindest umstritten ist. Und möglicherweise auch für Rechnungen, denen keine Leistung zugrunde lag. Der Verdacht drängt sich auf, dass Firmen wie Imtech oder Siemens das Durcheinander bei der FBB sowie ihre eigene Stellung als Großauftragnehmer ausnutzten und überhöhte Rechnungen ausstellten. Andere Auftragnehmer weigerten sich, Werkverträge abzuschließen und setzten auf lukrativere Dienstleistungsverträge mit hohen Stundensätzen. All das sind die Folgen des Organisationsversagens der FBB. Gesellschafter, Aufsichtsräte und Geschäftsführer haben über Jahre hinweg nicht nur viel Geld verschwendet, sondern neben dem eigenen Ruf auch den der Region und des ganzen Landes schwer beschädigt.

► **Transparenz.** Der Öffentlichkeit ist der Einblick in die öffentlichen Zeugenbefragungen bzw. Wortprotokolle des Untersuchungsausschusses (weitgehend) verwehrt. In unserem Sondervotum fanden deshalb eine Vielzahl von Passagen aus den Wortprotokollen Eingang, die einen Eindruck von den Vorgängen am BER vermitteln. Anhand von Zitaten aus Wortprotokollen werden zudem einige befragte Zeugen in dem Kapitel „Die handelnden Personen“ vorgestellt. Dort finden sich u. a. ein ehemaliger Projektleiter des Flughafenneubaus, der mitteilte, dass „*in einem solchen Großprojekt*“ niemand in der Lage gewesen sei zu beurteilen, dass der Inbetriebnahmetermin nicht zu realisieren sei, und nicht zuletzt die durchaus bemerkenswerten Äußerungen eines ehemaligen Geschäftsführers vor dem parlamentarischen Untersuchungsausschuss BER.

► **Häufig gestellte Fragen.** Fragen und Antworten zu Erkenntnissen aus dem parlamentarischen Untersuchungsausschuss und zum Projekt Flughafenneubau sind nachfolgend zu finden.

► **Was fehlt.** Diesem Sondervotum ist im Anhang ein Protokollauszug der a.o. Aufsichtsratssitzung der FBB vom 16. Mai 2012 beigefügt (Dokument B.3). Mit der Stimmenmehrheit der Regierungskoalition wurde dieses Dokument für die Öffentlichkeit gesperrt und ist nur im Datenraum für Abgeordnete einsehbar.

⁵ Erklärung des Regierenden Bürgermeisters, Plenarprotokoll der 13. Sitzung, 10.05.2012

II. Häufig gestellte Fragen zum Projekt Flughafenneubau

Kurzfassung

A. Politische Kontrolle und Öffentlichkeit

1. Spiegelt der vorliegende Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER die Erkenntnisse der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wider?

Der Abschlussbericht basiert auf einem Entwurf des betreuenden Untersuchungsausschussbüros. Änderungsanträge wurden von allen Fraktionen gestellt. Über Zustimmung oder Ablehnung entschied die Stimmenmehrheit im Untersuchungsausschuss, d.h. die Stimmenmehrheit der Regierungskoalition, die letztlich über den Inhalt des Abschlussberichts bestimmte. Ein Großteil der Änderungsanträge der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wurde abgelehnt, etliche Darstellungen und Bewertungen im Abschlussbericht entsprechen nicht unserer Erkenntnis.

2. Welche Sachverhaltsdarstellungen im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER entsprechen nicht den Erkenntnissen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen?

Dies betraf in erster Linie Hinweise, die im weitesten Sinne als Kritik am Handeln von Mitgliedern des Senats, insbesondere des damaligen Regierenden Bürgermeisters und FBB-Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit gewertet werden konnten. Weil aus Fehlern nur lernt, wer sie auch benennt, haben wir einige kritische Punkte aufgelistet, die im Ausschussbericht fehlen oder zu knapp wegkommen. Z.B. die mangelnde Sitzungsvorbereitung der Mitglieder des Aufsichtsrates, die Probleme der Gesellschafterversammlung oder auch die Kritik von Transparency International an der Praxis der vielen Nachträge von Firmen am BER.

3. Haben sich im Untersuchungsausschuss Mitglieder des FBB-Aufsichtsrates (selbst-)kritisch im Untersuchungsausschuss zu ihrer Kontrolltätigkeit und Entscheidungen geäußert?

Die befragten Aufsichtsräte vermittelten dem Ausschuss nicht den Eindruck einer ausgeprägten Fehler- und Kritikkultur.

4. Wie kann die interessierte Öffentlichkeit Einblick in die Tätigkeit des Untersuchungsausschusses BER nehmen?

Der Endbericht nebst Sondervoten der Oppositionsfraktionen ist als Drucksache der 17. Wahlperiode des Berliner Abgeordnetenhauses einseh- und digital herunterladbar. Bedauerlicherweise muss nach geltender Rechtslage jedoch erhebliche Hürden überwinden, wer Einblick in die Wortprotokolle selbst der öffentlichen Sitzungen nehmen will. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hält diese Einschränkungen für unannehmbar und fordert auch hier mehr Bürgernähe und Transparenz.

5. Hat das Abgeordnetenhaus von Berlin das Projekt Flughafenneubau kritisch begleitet?

Ja. Der Flughafenneubau ist seit den neunziger Jahren Gegenstand von Anfragen, Plenardebatten, wird in diversen Ausschüssen behandelt und wurde in bislang drei Parlamentarischen Untersuchungsausschüssen thematisiert.

6. Haben Rechnungshöfe der Anteilseigner das Projekt Flughafenneubau kontrolliert?

Nicht alle. Ausgerechnet der Berliner Landesrechnungshof interessierte sich bislang nicht für das Thema BER. Der Bundesrechnungshof beschäftigte sich mehrmals mit Detailfragen und der Landesrechnungshof Brandenburg legte 2015 eine umfangreiche Untersuchung vor, die – möglicherweise ob der brisanten Schlussfolgerungen -, auf Betreiben etlicher öffentlicher Stellen und der Flughafengesellschaft ursprünglich geheim bleiben sollte. Diese Bemühungen erwiesen sich letztlich als vergeblich.

7. Warum ist die öffentliche Hand bei dem Projekt Flughafenneubau beteiligt?

Der Flughafenneubau ist ein Infrastrukturprojekt für die Region. Flughäfen können auch von Privaten betrieben werden, der Versuch einer Privatisierung ist allerdings misslungen. Die Flughafengesellschaft (FBB) ist in der Rechtsform einer GmbH organisiert, die Anteilseigner sind jeweils zu 37 % die Länder Berlin und Brandenburg, der Bund ist mit 26 % dabei. Das Projekt Großflughafen wird die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler mindestens rund 6,3 Milliarden Euro kosten. In den Gremien der FBB haben Vertreter der Anteilseigner die Möglichkeit, ihre Interessen zu vertreten.

8. Hat der Senat bei dem Projekt Flughafenneubau versagt?

Dem Senat sind schwere Fehler unterlaufen. Die fehlende Kritik- und Fehlerkultur in der Flughafengesellschaft, die die aufgetretenen Probleme letztlich massiv verschärfte, fand ihre Fortsetzung bei Parlamentariern der Regierungskoalition, die die Aufarbeitung des BER-Debakels mit einem persönlichen Angriff auf den ehemaligen Regierenden Bürgermeister Wowereit verwechselten. Einer Sachaufklärung im Sinne von präventiv Ursachen und Zusammenhänge zu identifizieren, damit vergleichbares vermieden werden kann, war dies nicht dienlich.

9. Wurden die aufgetretenen Probleme beim Projekt Flughafenneubau offen kommuniziert?

Nach Erkenntnissen aus Zeugenbefragungen und Studium der Akten kann nicht von einer ausgeprägten Kritik- und Fehlerkultur ausgegangen werden. Die Flughafengesellschaft, aber auch der Senat von Berlin und der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit gaben Informationen nur widerwillig an das Abgeordnetenhaus oder die Öffentlichkeit. Auch Berichte an den Aufsichtsrat selbst wurden geschönt.

10. Wie sah die Struktur der Flughafengesellschaft und des Projekts Flughafenneubau BER aus?

Die Mitglieder des Aufsichtsrates und die Mitarbeiter der beiden Referate in der Finanzverwaltung, das Beteiligungs- und das Bürgerreferat, haben sich in unterschiedlichem Maße für den BER zuständig und verantwortlich gefühlt. Die Mitglieder des Aufsichtsrates begleiteten die Arbeit der Geschäftsführung, aus Haftungsgründen stets bemüht, nicht in die Geschäfte einzugreifen. Der Aufsichtsratsvorsitzende hatte aufgrund regelmäßiger Kontakte mit der Geschäftsführung zusätzliche Kenntnisse, die nicht unbedingt weitergegeben wurden. Alle anderen seitens der unterschiedlichen Senatsverwaltungen mit dem BER befassten Personen hatten im Prinzip identische Informationsquellen zum Geschehen auf der Baustelle des BER: Die Geschäftsführung kontrollierte und veränderte im Einzelfall auch Controllingberichte des Projektsteuerers. Dieses Informations-Nadelöhr genügt möglicherweise einem gutgehenden Unternehmen mit Routinetätigkeiten, für ein Großbauprojekt waren die Informationen keinesfalls hinreichend. Das musste den handelnden Personen spätestens nach der Verschiebung im Jahr 2010 klar gewesen sein. Für eine echte Kontrolle war die Informationslage zu einseitig. Außerdem mangelte es an qualifizierter Unterstützung.

11. Wurden bei der Entscheidung für den stadtnahen Standort Schönefeld die Lärmschutzbedürfnisse der Anrainerinnen und Anrainer ausreichend berücksichtigt?

Die Standortfrage des neuen Berliner Flughafens wurde letztlich politisch entschieden, Lärmschutzbedürfnisse der Anrainerinnen und Anrainer spielten dabei keine ausgeprägte Rolle. Die Berliner CDU, in der ersten Hälfte der neunziger Jahren als größerer Partner in einer Koalition mit der SPD, hielt Schönefeld für den geeigneten Standort. Die Standortentscheidung hatte absehbar gravierende Auswirkungen für die Bewohner der dicht besiedelten Umgebung des neuen Großflughafens. Im Untersuchungsausschuss BER forderte 2013 einer der damals handelnden Akteure, der frühere Regierende Bürgermeister Diepgen, beim Schallschutz am BER solle „lieber geklotzt als gekleckert“ werden, zudem sei er damals nicht von Starts und Landungen rund um die Uhr ausgegangen. Merkwürdigerweise bestand jedoch die Flughafengesellschaft, deren Aufsichtsratsvorsitzender 1999 Diepgen hieß, bei ihrem Planfeststellungsantrag auf einem 24-Stunden-Betrieb des neuen Großflughafens.

12. Wie wurden Schallschutzmaßnahmen umgesetzt?

In den neunziger Jahren hatte die Flughafengesellschaft (im Vorgriff auf die Novellierung des Fluglärmsgesetzes und in Anbetracht dessen, dass der Flughafen privat gebaut und betrieben werden sollte) die im wesentlichen noch heute gültigen Schutzziele, u. a. das Tagschutzziel „keine Überschreitung von 55 dB(A) im Innenraum bei geschlossenem Fenster“ als Zielsetzung des Schallschutzes beantragt. Die Aussage des ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Diepgen 2013 vor dem Untersuchungsausschuss, „*dass man im Rahmen von Lärmschutz eher mehr als weniger machen muss*“, entspricht nicht der praktizierten Firmenpolitik. Das Gegenteil ist der Fall. Während regelmäßige Forderungen nach weiteren Mitteln der öffentlichen Hand für die Vollendung des neuen Großflughafens nicht den Eindruck erwecken, als ob dort allzu sparsam zu Werke gegangen wird, müssen die vom Flugbetrieb absehbar negativ Betroffenen weiterhin um die ihnen gerichtlich zugesprochenen Lärmschutzmaßnahmen kämpfen. So entdeckten Betroffene, unterstützt von Bürgerinitiativen, erst beim Überprüfen der genehmigten Schallschutzmaßnahmen, dass nicht das Schutzziel nach Planfeststellungsbeschluss, sondern ein von der Flughafengesellschaft – aus Kostengründen - eigenmächtig festgelegtes Schutzziel Berechnungsgrundlage war. Das Vorgehen der Flughafengesellschaft stieß offensichtlich auch im Aufsichtsrat nicht auf Kritik. Der ehemalige Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit, der den im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Schallschutz als Tonstudioqualität bezeichnete, machte damit aus seinem Verständnis für die Flughafenanrainerinnen und –anrainer keinen Hehl und gab im Untersuchungsausschuss lapidar zu Protokoll, es gäbe eben zwischen den

Betroffenen und der Flughafengesellschaft unterschiedliche Rechtsauffassungen. Dies war zweifellos der Fall. Allerdings dürfte dem ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden nicht verborgen geblieben sein, dass zum Zeitpunkt seiner Aussage längst höchstrichterliche Entscheidungen vorlagen, die das (Schall-)Schutzbedürfnis der Flughafenanrainer unterstrichen.

13. Wurden ökologische Voraussetzungen mit Umweltverträglichkeitsprüfungen ausreichend berücksichtigt?

Als Grundlage für die Festlegung des Untersuchungsgebietes für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren diente unter anderem die Grobplanung der Flugrouten. Damit wurde nicht das Gebiet untersucht, das überflogen werden könnte, sondern nur ein sehr begrenztes Gebiet.

14. Wann wurden An- und Abflugverfahren (Flugrouten) für den neuen Flughafen diskutiert und öffentlich kommuniziert?

Die Deutsche Flugsicherung verkündete die abknickenden Flugrouten im September 2010. Bereits 1998 hatte sie abgelehnt, die auf geradeaus führenden Flugrouten bestehende Grobplanung der Flughafengesellschaft für den beantragten unabhängigen parallelen Flugbetrieb als plausibel einzustufen. Hintergrund war eine Vorgabe der Internationalen Luftverkehrsorganisation (ICEO), die bei unabhängigen parallelen Starts ein Abknicken der Flugrouten von mindestens 15° vorsieht. Nach dieser Regelung wird zwangsläufig vom neuen Großflughafen aus Berliner Stadtgebiet überflogen werden, was unweigerlich den vom Fluglärm betroffenen Personenkreis erheblich erweitert. Hatte die Flughafengesellschaft doch, um Unmut an der Standortentscheidung in der Hauptstadt in Grenzen zu halten, verbreitet, Berlin würde mit Ausnahme des südöstlichen Zipfels (Bohnsdorf, Schmöckwitz, Müggelheim, Rahnsdorf) nicht überflogen – mit anderen Worten: von negativen (Lärm-)Begleiterscheinungen des neuen Flughafens weitgehend verschont - werden. Belastungen der in unmittelbarer Verlängerung der beiden Start- und Landebahnen gelegenen Brandenburger Ortschaften wurden dagegen als unumgänglich hingenommen. 1998 hätten nicht nur die umfangreicheren Belastungen des neuen Flughafens nunmehr öffentlich eingeräumt, auch eine Überarbeitung der bereits vorliegenden, aber lediglich auf der Grobplanung der Flughafengesellschaft basierenden lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten hätte angefertigt werden müssen. Beides wusste der damalige Flughafenchef Dr. Herberg zu vermeiden.

15. Wie kam es zur Gründung der Planungsgemeinschaft bbi (pgbbi)?

Nachdem im Privatisierungsverfahren zum Großflughafen Ende der neunziger Jahre bemerkenswerte Unregelmäßigkeiten gerichtlich festgestellt wurden, war den Kontrahenten die Fusion empfohlen worden. In der Folge gründeten die Architektenbüros gmp und J.S.K. die pgbbi mit, - dies war eine Forderung der Flughafengesellschaft - einem Haustechnikplaner, der Firma IGK-IGR.

16. Wurde das Projekt Großflughafen vor Baubeginn umfassend vorbereitet, d.h. wurden realistische Gesamtkosten kalkuliert, Risiken benannt und beziffert sowie mögliche Umplanungen und Nutzungsänderungen in Betracht gezogen?

Der BER ist Anfang Juni 2016 noch immer eine Baustelle, mehrere Ankündigungen einer Inbetriebnahme mussten in den vergangenen Jahren wieder zurückgenommen werden. Gravierende Umplanungen des Ursprungsentwurfs zeitigten Konsequenzen, mit deren Auswirkungen bis heute auf der Baustelle gekämpft wird. Eine umfassende Vorbereitung des Projekts durch den Bauherrn, etwa ein mit Sorgfalt erstelltes Bedarfsprogramm, konnte nicht festgestellt werden.

17. Warum wurde die Überwachung der Bauarbeiten der pgbbi anvertraut, die zugleich mit Planungsaufgaben beauftragt war?

Rechtlich möglich ist es, Planungsbüros zugleich mit Überwachungsaufgaben zu betreuen. Bei vielen Bauvorhaben dürfte dies sinnvoll sein, bei anderen nicht. Hintergrund der Vergabe der Objektüberwachung an die pgbbi waren vermutlich die Erfahrungen von gmp als Objektüberwacher. Möglicherweise wäre jedoch die Objektüberwachung im speziellen Fall Fluggastterminal BER, einem durch mannigfaltige Planänderungen des Bauherrn belasteten Bauvorhaben, besser einem anderen Objektüberwacher anvertraut worden.

18. War mit der Aufteilung in einzelne Vergabepakete eine kosten- und termingerechte Fertigstellung des Großprojekts gewährleistet?

Nein. Nach der gescheiterten Ausschreibung des Projekts an einen Generalübernehmer, „hat der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) beschlossen, das Vergabeverfahren für den Terminalbau aufzuheben, weil die vier vorliegenden Angebote überteuert seien. Statt für einen Generalunternehmer schreibe man das größte BBI-Neubauprojekt jetzt in sieben Einzellosen aus, teilten die Gesellschaft und ihr Aufsichtsratsvorsitzender, Berlins Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), auf einer Pressekonferenz mit.“ Es war nicht beabsichtigt, die Kosten des Bauvorhabens in astronomische Höhen

zu treiben, aber darauf lief es schlussendlich hinaus. Der Flughafen sollte einerseits auf jeden Fall 2011 den Betrieb aufnehmen, andererseits hatte die gescheiterte Ausschreibung bereits einen Zeitverzug von einem Jahr beschert. Keine guten Voraussetzungen für eine sorgfältige Vorbereitung von Vergaben. Das Unglück nahm denn auch seinen Lauf. Glück im Unglück hatte das Land Brandenburg, diesen Eindruck vermittelt dessen Landesportal seinen „*Handreichungen zu aktuellen Themen des Flughafens Berlin Brandenburg*“: „Was hat der Verzicht auf einen Generalunternehmer gebracht? - *Durch die Vergabe von sogenannten Einzellosen konnten regionale Unternehmen besser einbezogen und eine bessere Kostenkontrolle ermöglicht werden. Über den Daumen gepeilt, gingen nahezu zwei Drittel der Aufträge an Firmen in der Region. - Allein der Flughafenbau hatte für unsere Wirtschaft die Wirkung eines zusätzlichen Konjunkturpakets.*“

19. Warum wurde die Planung des Fluggastterminals laufend geändert?

Es gab weder eine abgeschlossene Ausführungsplanung bei Baubeginn noch ein Problembewusstsein hinsichtlich absehbarer Konsequenzen von Planänderungen. Bemerkenswert, dass ausgerechnet bei einem unter dem Termindruck einer Eröffnung im Oktober 2011 stehenden Projekt, bei dem durch die gescheiterte Generalübernehmervergabe ohnehin bereits ein einjähriger Verzug zu verzeichnen war, gravierenden Planungsänderungen zugestimmt wurde, die absehbar erhebliche Kosten und weitere Verzögerungen mit sich brachten. Vorstellbar, dass man gern ein ursprünglich 200.000 m² großes, schönes Terminal in ein 360.000 m² großes, möglicherweise noch schöneres Gebäude (mit Doppelstockbrücken, noch mehr Verkaufsflächen, Mitarbeitercafeterien und vielem anderen mehr) umplanen lässt. Allerdings vor Baubeginn, mitsamt sorgfältiger Kalkulation der Kosten. Werden bei der Realisation keine Änderungswünsche mehr zugelassen, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass weder die öffentliche Hand permanent Milliardenbeträge nachlegen noch jahrelang Inbetriebnahmen angekündigt und abgesagt werden müssen. Beim BER wurde die Terminalplanung laufend geändert, dies stieß offenkundig im Aufsichtsrat auf wenig Widerstand.

20. Wurde, weil Planänderungen den Bauablauf massiv störten und damit die angekündigten Inbetriebnahmetermine gefährdeten, ein Planänderungsstopp angeordnet?

Im Prinzip ja. Es wurden sogar mehrere Planänderungsstopps angeordnet, d.h., es gab keinen Planänderungsstopp, der nicht wieder schnell aufgehoben wurde. Die vielfältigen Änderungswünsche des Bauherrn mussten parallel zum Baugeschehen durch Umplanungen realisiert werden. Geschäftsführung und Aufsichtsrat hatten die weitreichenden Konsequenzen ihrer Änderungswünsche auf Kosten, Termine und die bislang hergestellte Bausubstanz nicht im Blick.

21. Wurden die erheblichen Kostensteigerungen im Aufsichtsrat thematisiert?

Die Kostensteigerungen wurden im Aufsichtsrat diskutiert, allerdings dürften sich den wenigsten, weil fachfremden Mitgliedern, die Ursachen erschlossen haben. Ein leichtes für die Geschäftsführung, ohne größere Probleme immer höhere Beträge von dem Aufsichtsgremium zu fordern.

22. Ist der BER eine Erfolgsgeschichte? Warum explodieren die Kosten?

Der ehemalige Regierende Bürgermeister pflegte landauf, landab zu verkünden, der BER sei eine Erfolgsgeschichte. Sein Amtsnachfolger Müller (SPD) ist vermutlich bereits heilfroh, wenn das Infrastrukturprojekt im Süden Berlins endlich seiner Bestimmung übergeben werden kann. Erfolgsgeschichte hin, Erfolgsgeschichte her. Ob und wann der BER nach Eröffnung „schwarze Zahlen“ schreiben oder langfristig von finanziellen Zuwendungen der Anteilseigner abhängig sein wird, muss sich noch erweisen. Die sechs-Milliarden-Grenze ist längst avisiert. Die Gründe für die Kostenexplosion sind vielfältig: unzureichende Vorbereitung des Bauvorhabens, unzureichendes Fachwissen in den Aufsichtsgremien, laufende Planänderungen und und und ...

23. Wann war absehbar, dass die geplante Inbetriebnahme im Oktober 2011 abgesagt werden muss?

Die als Gründe für die Absage kolportierte Insolvenz des Haustechnikers IGK-IGR und die EU-Verordnung über neue Sicherheitsbestimmungen gaben zweifellos den Ausschlag. Dass das Bauvorhaben in große Termschwierigkeiten steuerte, war wesentlich früher bekannt. Der Strategiewechsel von der Suche nach einem Generalplaner zur Einzelvergabe hatte ein Jahr gekostet und die diversen Planänderungen brachten permanent Planungen sowie den Bauablauf durcheinander.

24. Welche Konsequenzen hatte die Absage 2010?

Externe Sachverständige wurden engagiert und vermutlich wurde „der Druck auf dem Kessel“ verstärkt, der letztlich dafür sorgte, dass eine abermalige Absage für die Beteiligten am Baugeschehen unvorstellbar war, - was wiederum jede Menge Kosten und nachhaltige Probleme durch hektisches, vermeintliches Fertigstellen produzierte. Die naheliegende Konsequenz der Absage 2010, die Aufsichtsgremien mit Fachpersonal auszustatten, blieb aus. Die nächste blamable Absage der Eröffnung war vorprogrammiert.

25. Wann war klar, dass die Eröffnung 2012 nicht haltbar ist?

Als auf einer Pressekonferenz Stellung bezogen werden musste zur blamablen Absage der geplanten Eröffnung des BER, entrüstete sich der damalige Aufsichtsratschef Wowereit (SPD) und sein Stellvertreter, Brandenburgs damaliger Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD) grantelte: „Ich bin stocksauer!“ Beide hatten bereits 2010 eine jahrelang propagierte Eröffnung des Flughafens verkünden müssen, aber daraus offenkundig keine Lehren gezogen. Man war nicht hellhörig geworden, als ein halbes Jahr vor der geplanten Eröffnung, auf der Aufsichtsratsitzung im Dezember 2011, Geschäftsführung und Projektsteuerer erhebliche technische Probleme, weitere Kostensteigerungen und Schwierigkeiten beim Einhalten diverser Termine andeuteten. Die Versicherung, die Eröffnung am 3. Juni 2012 sei nicht gefährdet, stellte zufrieden. Innerhalb der Flughafengesellschaft wusste man zu diesem Zeitpunkt bereits, dass eine reguläre Inbetriebnahme kaum möglich sein würde. Interimslösungen wurden diskutiert. Die Krise zeichnete sich immer deutlicher ab.

Fatal in dieser Gemengelage: Es wurde auf Glück anstatt auf ein verantwortungsvolles Krisenmanagement gesetzt. Einige Zeugen beteuerten im Untersuchungsausschuss, bis Anfang Mai 2012 fest an die Eröffnung geglaubt zu haben. Schließlich sei bei Bauvorhaben Hektik in der Schlussphase üblich und in anderen Bundesländern hätte der Genehmigung z.B. von Mehrzweckhallen für Großereignisse, Einkaufszentren und auch Flughäfen lediglich mit Interimslösungen - ohne funktionierende automatisierte Entrauchungsanlagen – nichts entgegen gestanden.

Im Fall BER war die Aussage des Mitarbeiters im zuständigen Bauordnungsamt nachvollziehbar, dass zur Sicherheit von Passagieren und Mitarbeitern die Betriebsgenehmigung des Terminals u. a. von einem funktionierenden Brandschutz abhängig gemacht wurde und wird. Da die notwendigen Unterlagen nicht beigebracht wurden und Tests für die Mensch-Maschine-Schnittstelle nicht vorlagen, war spätestens im Februar klar, dass die Eröffnung ausfallen würde.

Kurz nach der April-Aufsichtsratsitzung 2012, sechs Wochen vor der Eröffnung, der Aufsichtsrat hatte soeben weitere Beschleunigungsmaßnahmen in Millionenhöhe bewilligt, gestanden sich Generalplaner und Flughafengesellschaft ein, dass wegen des zeitlichen Rückstandes der Installation und der Programmierung der Brandmelde- und der Entrauchungsanlage eine Fertigstellung der TGA und eine ordnungsgemäße Abnahme des Terminals - und damit eine Inbetriebnahme zum 3. Juni nicht möglich sei.

Am 7. Mai unterschrieb der verantwortliche Planer Paap nicht die notwendige Erklärung des Objektplaners zur Anzeige auf Fertigstellung. Denn in den verbleibenden vier Wochen waren die obligatorischen Tests nicht machbar. Der Traum von der Eröffnung im Juni 2012 war geplatzt.

26. Warum haben Gesellschafter, Aufsichtsrat und Geschäftsführung der Flughafengesellschaft die Augen vor dem drohenden Crash, d.h. der abermaligen Absage des Eröffnungstermins, verschlossen?

Darauf gaben weder befragte Zeugen noch intensives Fahren in den Akten eine Antwort. Hatte es mit dem immensen Druck zu tun, unter dem die Fertigstellung seit dem ersten Spatenstich stand? War der Druck durch vielfältige Umplanungen, den Ausfall des TGA-Planers IGK-IGR und der ersten Verschiebung der Eröffnung 2010 noch kräftig gestiegen? Verstellte das allerorten verkündete Mantra „Druck auf dem Kessel halten“ den Blick der Geschäftsführung auf die Baustellenrealität? War Gesellschaftern, Aufsichtsrat und FBB-Geschäftsführung unvorstellbar, dass ein Bauordnungsamt Dahme-Spreewald die anberaumte Eröffnung des größten Infrastrukturprojekts im Osten der Republik nur wegen einer funktionsuntüchtigen Entrauchungsanlage kippen könnte? Dies gehört in den Bereich der Spekulation und ist nicht nachweisbar. Das Problem beim BER erschließt sich am ehesten bei einem genauen Blick auf die Projektstruktur und das Berichtswesen.

27. Warnte das Bauordnungsamt vor dem Crash?

Die kritischen Einschätzungen des Bauordnungsamtes hinsichtlich der von der Flughafengesellschaft als Interimslösung vorgeschlagenen „Mensch-Maschine-Schnittstelle“, des für die Inbetriebnahme unabdingbaren Schlüsselgewerks Entrauchungsanlage, waren eindeutig. Das Problem lag offensichtlich auf Bauherrenseite, die entgegen dieser Hinweise auf eine Inbetriebnahme drängte. Grundsätzlich genehmigen Bauordnungsämter Bauanträge und kontrollieren deren Umsetzung, es gehört u. a. zu ihren Aufgaben, Bauherren auf nicht genehmigungsfähige Anlagen hinzuweisen. Es gehört nicht zu ihren Aufgaben, vor drohenden Absagen (z. B. von Flughafeneröffnungen) zu warnen.

28. Wer hat die Entlassung des Generalplaners pgbbi betrieben?

Die Absage der Eröffnung war blamabel gewesen, acht Tage später galt es Entschiedenheit zu beweisen. Auf der Sondersitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 wurden der technische Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen und die pgbbi gefeuert. Die Ahnungslosen hatten die Techniker bestraft. Wer kein Krisenmanagement beherrscht, zeigt zumindest entschlossenen Aktionismus. Auch wenn niemand im Eifer des Gefechts die schwerwiegenden Folgen dieser Bauernopfer – immerhin arbeiteten für die pgbbi 170 Fachleute, im wesentlichen Architekten und Ingenieure – bedacht hatte. Dies dämmerte den Aufsichtsräten erst viele Monate später. Auch der Umstand, dass mit Kündigung der pgbbi mal eben auf vertraglich vereinbarte Leistungen verzichtet wurde, die bis heute mit teuren Dienstleistungsverträgen erkaufte werden müssen, war niemandem aufgefallen. Hinterher zeigte jeder auf den anderen und wollte es nicht gewesen

sein: Der Aufsichtsrat nicht, weil er keine Kündigungen unterschreiben kann. Der verbliebene Geschäftsführer Dr. Schwarz nicht, weil er damit nichts zu tun hatte. Der Projektleiter Korkhaus nicht, weil er überhaupt nicht die Kompetenz hatte. Der Projektsteuerer nicht, weil er lediglich ein Papier mit den Handlungsalternativen für den Aufsichtsrat vorbereitet hatte.

29. Wer hat die Entscheidung über die Entlassung des Generalplaners pgbbi gefällt und warum ist das strittig?

Die Entlassung des Generalplaners pgbbi ist ein Meilenstein verfehlten Krisenmanagements der Flughafengesellschaft. Deshalb will es im Nachhinein auch keiner gewesen sein. Mitglieder des Aufsichtsrates, aber auch SPD- und CDU-Vertreter im Untersuchungsausschuss BER vertreten die These, der Aufsichtsrat hätte die Entlassung gar nicht beschlossen, wäre auch nicht zuständig und sei deshalb weder verantwortlich noch haftbar. Der Ball wird zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat hin- und hergeschoben. Um den Vorgang zu beurteilen, müssen zwei Fragen geklärt werden: Wer hat tatsächlich die Entscheidung gefällt und welche Gremien waren eigentlich für derart weitreichende Entscheidungen zuständig? Faktisch hat der Aufsichtsrat entschieden, aber er war nicht allein zuständig. Es spricht einiges dafür, dass eine Entscheidung der Gesellschafterversammlung, des höchsten Gremiums der FBB, erforderlich war und versäumt wurde.

30. Haben im Ausschuss befragte Aufsichtsräte im Rückblick die 2012 getroffene Entscheidung über die Trennung von dem Generalplaner pgbbi inzwischen kritischer gesehen?

Die Entlassung des Generalplaners pgbbi durch den Aufsichtsrat ist ein schwerwiegender Eingriff in das Projekt gewesen, der den Bau und die Inbetriebnahme des BER zumindest zeitlich stark zurückgeworfen hat. Inzwischen hegen einige Aufsichtsräte und auch ein Vertreter der Gesellschafter Zweifel, ob der damalige Schritt vernünftig war.

31. Worauf gründete der Optimismus des Aufsichtsrats, die Fertigstellung des BER bzw. dessen Inbetriebnahme auf Mitte August 2012 bzw. wenig später auf März 2013 zu terminieren?

Der Optimismus der Aufsichtsräte gründete sich auf Unkenntnis und Vertrauen in falsche Informationen. Das wiegt besonders schwer, da verkannt wurde, dass die leitenden Mitarbeiter der FBB hochgradig beteiligt am Scheitern der Eröffnung und damit befangen waren. Die Festlegung des Termins 17.03.2013 diente eher dem Nachweis von Entschlusskraft, als dass er realistisch eingeschätzt wurde.

32. Welche Konsequenzen hatte die Entlassung des Generalplaners?

Die Entlassung des Generalplaners hatte umfängliche Folgen. Die Arbeiten am BER wurden im Mai 2012 quasi abgebrochen. Das betraf insbesondere Ausführungsplanung und Objektüberwachung.

33. Warum wurden die technischen Anlagen des Flughafenneubaus nicht fertiggestellt und getestet?

Die Technische Gebäudeausstattung (TGA) des Terminals bereitete von Anfang an große Probleme, die ihre Ursache in vielerlei Gründen hatten. Insbesondere die Entrauchungstechnik sollte nicht dezentral erfolgen, sondern über wenige, hochkomplexe Anlagen. Das Projekt hatte Experimentalcharakter. Durch bauliche Änderungen musste in der Folge auch diese hochkomplexe Brandschutztechnik ständig umgeplant werden. Diese Störungen wirkten sich am Ende der Kette hochgradig auf die sogenannte Brandfallsteuermatrix und die Softwareprogrammierung für alle Anlagenteile aus. Die Technik wurde nicht fertig. Ab Herbst 2012 wurde von verschiedenen Akteuren die grundsätzliche Funktionsfähigkeit der Entrauchungsanlagen in der geplanten Konfiguration bestritten. Nach Erkenntnissen aus Zeugenbefragungen und Aktenstudium fehlte ein Abgleich zwischen Planung und Bau der Anlagen, die zudem bislang nicht die Test- und Einstellfähigkeit erlangen konnten. Durch die Umbauten ist die Möglichkeit vergeben, die ursprüngliche Konfiguration zu testen. Durch die Umbauten der Anlagenteile wurden Arbeiten quasi doppelt ausgeführt und mussten doppelt bezahlt werden.

34. Warum konnte der Geschäftsführer Amann seine begonnene Zustandsanalyse des Terminals nicht vollenden und wie geplant den Bau zum Abschluss bringen?

Die Bestandsaufnahme der BER-Baustelle durch den Technikchef Amann wurde halbherzig zu Ende geführt. Ob die Erkenntnisse überhaupt verwendet wurden, ist unklar. Dem Aufsichtsratsvorsitzenden dauerte die Bestandsaufnahme zu lange, Konflikte zwischen Amann und dem ab März 2013 engagierten Geschäftsführer Dr. e. h. Mehdorn, der mit seinem SPRINT-Programm kein Interesse an einer Mängelerfassung hatte, waren vorprogrammiert. In der Aufstellung der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat in seiner Personalverantwortung versagt. Wenn die Arbeit von Technikchef Amann umsonst gewesen sein sollte, bedeutet dies den Zeitverlust von einem Jahr.

35. Was hat das SPRINT-Programm des Geschäftsführers Dr. e. h. Mehdorn zur Fertigstellung des Bauvorhabens beigetragen?

Das SPRINT-Programm wurde von dem Geschäftsführer Hartmut Mehdorn eingeführt. Es handelte sich um eine Arbeitsform, wo ein Team von externen Beratern, gemeinsam mit vorhandenem Personal der FBB das Projekt voranbringen sollte. Das SPRINT-Programm begann am 1. Mai 2013. Die Teilnehmer hatten einen besonderen Versammlungsraum im Terminal. Unklar blieb bis heute, ob das SPRINT-Programm einen eigenen Beitrag Richtung Inbetriebnahme des Flughafens geleistet hat, ob es nur ein anderer Name für bestehende und weiterentwickelte Strukturen war oder ob es eher der Entmachtung des Technischen Geschäftsführers Horst Amann dienen sollte.

36. Wurden bei dem Projekt Fälle von Korruption festgestellt?

Ja. Unmittelbar vor Redaktionsschluss dieses Sondervotums wurde öffentlich, dass aktuell bei drei brandenburgischen Staatsanwaltschaften insgesamt 12 Ermittlungsverfahren im Zusammenhang mit dem BER anhängig sind, u. a. wg. Korruption, Betrugs bei Abrechnungen, Nachträgen und Vergabeabsprachen. Es gab den Fall des FBB-Prokuristen Francis G., dem vorgeworfen wird, 150.000 Euro Schmiergeld von der TGA-Firma Imtech angenommen zu haben. Die Hauptverhandlung in diesem Fall ist noch nicht anberaumt, dagegen ist der Fall Großmann bereits abgeschlossen. Der frühere Berater der FBB und kurzzeitige Technikchef ist bereits u. a. wg. Schmiergeldforderung rechtskräftig verurteilt. Korruptionsfälle, überhöhte Rechnungen und exorbitante Nachtragsforderungen, man kann sich schon vorstellen, warum die Flughafengesellschaft ihre Gesellschafter eins ums andere mal um finanzielle Nachschläge bitten muss – für die Goldgrube Hauptstadtflughafen.

37. Welche Maßnahmen zur Korruptionsprävention wurden von der Flughafengesellschaft ergriffen?

Firmeneigene Hinweisgebersysteme einzurichten ist grundsätzlich sinnvoll. Die FBB engagierte eine Ombudsfrau, die vertraulich Hinweise – zum Beispiel auf Straftaten von Mitarbeitern und Auftragnehmern - entgegennimmt und den ebenfalls für die FBB tätigen Compliance Officer unterstützt. Ihre Aufgabe ist die Verfolgung von Hinweisen auf Korruption, Betrug und Untreue.

38. Wer haftet für Fehlentscheidungen von Aufsichtsräten und Geschäftsführern im Zusammenhang mit dem Flughafenneubau und welche Versicherungen greifen?

Geschäftsführung und Aufsichtsrat sind qua Gesetz zur Sorgfalt in der Wahrnehmung ihrer Aufgaben verpflichtet. Wenn Zweifel an der Wahrnehmung von Sorgfaltspflichten bestehen und möglicherweise finanzielle Schäden feststellbar sind, stellt sich die Frage, ob die Verursacher dafür haftbar zu machen sind. Dies ist insbesondere im Fall der Aufsichtsratsmitglieder besonders schwierig. Ein Umstand, der zum geflügelten Wort führte, dass es so schwer sei, einen Aufsichtsrat regresspflichtig zu machen, wie ein Schwein am eingeseiften Schwanz festzuhalten ... Möglicherweise bestätigt der Fall Flughafen einmal mehr das derbe Sprichwort. Zu viele Interessen konterkarieren Bemühungen in Sachen Haftungsanspruch. Da sind Schadensersatzforderungen von durch die Inbetriebnahme-Verschiebungen Geschädigten, die durch festgestellte Fehlentscheidungen Verantwortlicher Auftrieb bekämen. Da ist aber auch der Mangel zur Selbstreflexion bzw. an Fehlerkultur, die offenkundige Befürchtung von vom Senat in der Aufsichtsrat entsandten Mitgliedern, durch das Offenlegen von Fehlverhalten Wählerstimmen zu verlieren. Damit Geschäftsführung und Aufsichtsrat im Ernstfall, wenn die Fehlentscheidungen allzu gravierend und die Schäden entsprechend groß sind, nicht persönlich zur Kasse gebeten werden, schließen Firmen, so auch die Flughafengesellschaft, in der Regel D&O-Versicherungen ab. Im Fall der Flughafengesellschaft hat die D&O-Versicherung inzwischen einen Millionenbetrag gezahlt – für Fehlentscheidungen der Geschäftsführer Dr. Schwarz und Dr.-Ing. Körtgen.

39. Wie erfolgte die Prüfung der Haftung der handelnden Personen am BER?

In einem dreistufigen Verfahren wurde die Frage untersucht, ob das Handeln von Geschäftsführern und Aufsichtsratsmitgliedern Haftungstatbestände erfüllt. Die Prüfung wurde durch die Gremien der Flughafengesellschaft organisiert und die erste Stufe – ein Rechenschaftsbericht – durch Mitarbeiter der FBB selbst erstellt.

Häufig gestellte Fragen zum Projekt Flughafenneubau

A. Politische Kontrolle und Öffentlichkeit

1. Spiegelt der vorliegende Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER die Erkenntnisse der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wieder?

Der Abschlussbericht basiert auf einem Entwurf des betreuenden Untersuchungsausschussbüros. Änderungsanträge wurden von allen Fraktionen gestellt. Über Zustimmung oder Ablehnung entschied die Stimmenmehrheit im Untersuchungsausschuss, d.h. die Stimmenmehrheit der Regierungskoalition, die letztlich über den Inhalt des Abschlussberichts bestimmte. Ein Großteil der Änderungsanträge der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wurde abgelehnt, etliche Darstellungen und Bewertungen im Abschlussbericht entsprechen nicht unserer Erkenntnis.

2. Welche Sachverhaltsdarstellungen im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses BER entsprechen nicht den Erkenntnissen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen?

Ja. Dies betraf in erster Linie Hinweise, die im weitesten Sinne als Kritik am Handeln von Mitgliedern des Senats, insbesondere des damaligen Regierenden Bürgermeisters und FBB-Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit gewertet werden konnten. Weil aus Fehlern nur lernt, wer sie auch benennt, haben wir einige kritische Punkte aufgelistet, die im Ausschussbericht fehlen oder zu knapp wegkommen. Z.B. die mangelnde Sitzungsvorbereitung der Mitglieder des Aufsichtsrates, die Probleme der Gesellschafterversammlung oder auch die Kritik von Transparency International an der Praxis der vielen Nachträge von Firmen am BER.

Mit ihrer Stimmenmehrheit im Ausschuss gelang es Regierungskoalition, über den Inhalt des Abschlussberichts des Untersuchungsausschusses zu bestimmen. Nachfolgend eine Auswahl von Themen und abgelehnten Änderungsanträgen, die die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abschlussbericht (z.T. stärker) berücksichtigt sehen wollte:

► **Der ehemalige Regierende Bürgermeister.** Hinweise über sein Handeln, die im weitesten Sinne als Kritik verstanden werden konnten, trafen auf entschiedenen Widerstand. Wie sensibel die Regierungskoalition in dieser Frage agierte, verdeutlicht exemplarisch die

Ablehnung unseres 109. Beweisantrages: Kurz nachdem die Inbetriebnahme des BER abgesagt werden musste und eine Woche vor der folgenschweren Entscheidung des Aufsichtsrats, sich vom Generalplaner und Objektüberwacher pgbbi zu trennen, hatte Klaus Wowereit am 10.05.2012 eine Regierungserklärung abgegeben. Darin hatte er sich im Namen der Flughafengesellschaft für die kurzfristige Absage der Inbetriebnahme entschuldigt. Um die Rahmenbedingungen zu erläutern, unter denen die Trennung von der pgbbi erfolgt war, hatte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beschrieben, dass der Aufsichtsrat unter Druck stand und aus der Regierungserklärung des Regierenden Bürgermeisters zitiert.⁶ Die Aufnahme der beantragten einleitenden Sätze sowie der Wowereit-Regierungserklärung in den Abschlussbericht wurde von der Regierungsmehrheit abgelehnt und stattdessen von ihr eingefügt: „Der Aufsichtsratsvorsitzende maß dem Projekt BER große Bedeutung bei. Das belegt sein ständiges Handeln.“⁷

► **Gesellschafterversammlung.** Auch bei der Darstellung der Rolle der Gesellschafterversammlung und deren Mitglieder, die im Abschlussbericht lückenhaft und insgesamt ungenügend ausfällt,⁸ dürfte das Bemühen ausschlaggebend gewesen sein, das Handeln des damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit nicht mit kritischen Anmerkungen in Verbindung zu bringen. Eine eingehende Beschäftigung mit dem Organ Gesellschafterversammlung wurde mit der Stimmenmehrheit der Regierungskoalition im Ausschuss verhindert. Obwohl die Gesellschafterversammlung über umfassende eigenständige Kontroll- und Einflussrechte verfügte und u. a. gegenüber der Geschäftsführung weisungsberechtigt war, dauerten ihre Sitzungen teilweise nur wenige Minuten und wurden Aufsichtsratsbeschlüsse ohne Diskussionen „abgenickt“. Die von dem Anteilseigner Berlin in die Gesellschafterversammlung entsandten Mitglieder kamen von der Senatsverwaltung für Finanzen, das Gremium selbst wurde von dem Aufsichtsratsvorsitzenden geleitet. Das dadurch entstehende Hierarchiegefälle in der Gesellschafterversammlung erschwert inhaltliche Diskussionen und Entscheidungen, die Beschlüssen des Aufsichtsrates entgegen stehen oder solche ggf. korrigieren sollen. Auch die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern oder kritische Anmerkungen werden deutlich erschwert, wenn Mitglieder der Gesellschafterversammlung hierarchisch untergeordnet sind:

⁶ Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Beweisantrag 109: Eingefügt werden soll nach den Überschriften „H. Krisenmanagement und Baufortschritt nach dem 3. Juni 2012, I. Kündigung der Verträge mit dem Generalplaner und Objektüberwacher pgbbi“ folgender Text und Zitat: „Der Aufsichtsrat stand angesichts der Absage der Eröffnung unter großem Druck. Das belegt z.B. die Regierungserklärung des Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit vom 10.05.2012, in der er eine Entschuldigung an Parlament und Öffentlichkeit vorgetragen hatte:

„Die Erklärung der Flughafengesellschaft, den Termin der Eröffnung unseres neuen Flughafens Willy Brandt verschieben zu müssen, war sicherlich keine Erfolgsmeldung, ja, man kann es als ein Desaster bezeichnen. Da gibt es nichts zu beschönigen. Viele Menschen, Airlines, Institutionen und Unternehmen haben sich auf diesen Termin verlassen, ja, sie konnten sich auch auf diesen Termin verlassen. Sie alle sind enttäuscht worden. Dafür möchte ich mich im Namen der Flughafengesellschaft entschuldigen.“ (Abgeordnetenhaus von Berlin, Plenarprotokoll 17/13, vom 10. Mai 2012, S. 1002ff)

⁷ Abschlussbericht, S. 303

⁸ Im Schlussbericht wird an einigen Stellen die Rolle der Gesellschafterversammlung thematisiert, u. a. S. 17ff, S. 58f, S. 88f, S. 302 und S. 374

Andreas Otto (GRÜNE): „[...] Kritik am Aufsichtsrat haben Sie jemals geübt?“

Zeuge Ralf Karasch: „Am Aufsichtsrat?“

Andreas Otto (GRÜNE): „Und dessen Arbeit oder auch an der Arbeit der einzelnen Mitglieder!“

Zeuge Ralf Karasch: „Können Sie das mal konkretisieren, wen Sie meinen im Aufsichtsrat?“

Andreas Otto (GRÜNE): „Die Mitglieder des Landes Berlin zunächst mal - Herr Henkel, Herr Senator Wolf, Herr Sundermann, Herr Wowereit.“

Zeuge Ralf Karasch: „Wer hätte jetzt kritisieren sollen - die Gesellschafterversammlung wieder oder der Referent oder?“

Andreas Otto (GRÜNE): „Herr Zeuge. Haben Sie in Ihrer Eigenschaft als Gesellschaftervertreter, als Beteiligungsreferent, der für den Flughafen zuständig ist, der die ganzen Aufsichtsratsmitglieder entsandt, beschlossen oder ernannt hat - - Ich weiß nicht, wie der Terminus da ist. - Der ist nach meinem Dafürhalten auch dafür zuständig, zu gucken, ob er da die richtigen Leute hingeschickt hat und ob die ihre Arbeit ordentlich machen. Ist das so, bis dahin erst mal?“

Zeuge Ralf Karasch: „Also, wir haben kein Aufsichtsratsmitglied kritisiert.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Nicht? Also die haben immer alles richtig gemacht?“

Zeuge Ralf Karasch: „Ob die alles richtig gemacht haben, das möchte ich hier nicht beurteilen. Wir haben jedenfalls, um Ihre Frage zu beantworten, jetzt kein Aufsichtsratsmitglied kritisiert.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Okay! - Sehen Sie es denn als Ihre Aufgabe an zu prüfen, ob die Aufsichtsratsmitglieder oder auch die Entscheidungen des Gesamtaufichtsrates korrekt sind?“

Zeuge Ralf Karasch: „Die Gesellschafter sind Wahrer der Eigentümerinteressen - [Andreas Otto (GRÜNE): „Eben!“] - und haben natürlich in dem Umfang auch die Aufgabe, darüber zu entscheiden oder zu befinden, inwieweit Aufsichtsratsentscheidungen mit dem Interesse des Unternehmens oder dem jeweiligen Interesse der Anteilseigner in Übereinstimmung zubringen sind.“⁹

Letztendlich wurden die umfassenden eigenständigen Kontroll- und Einflussrechte durch Mitglieder der Gesellschafterversammlung nicht genutzt.

► **Vorbereitung von Aufsichtsratssitzungen.** Zeitaufwand und Befassung mit den vorbereitenden Unterlagen der Berliner Vertreter im Aufsichtsrat war unterschiedlich.¹⁰ Ergänzungen zu der Darstellung im Schlussbericht¹¹ wurde mit der Stimmenmehrheit der

⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Ralf Karasch, 11.03.2016, 58. Sitzung, S. 27

¹⁰ Nach Aussage der Zeugin Gute wird rund eine Woche Vorbereitungszeit benötigt, Vgl. dazu im Anhang Anlage A.14: Auszug aus dem Wortprotokoll Solveig Gute

¹¹ Vgl. Schlussbericht, c. Vorbereitung und Informationsquellen, S. 91

Regierungskoalition im Ausschuss verhindert: Während Innensenator Frank Henkel es mit der Vorbereitung nach eigenem Bekunden eher knapp hielt,

Zeuge Frank Henkel: „[...] kann ich nicht so pauschal sagen, weil Sie wissen, dass die Tagesordnungen sehr unterschiedlich waren. Es kann eine lange Tagesordnung sein, die mit so kurzen Stellungnahmen erörtert sind, dass man nur eine Stunde dafür braucht, es kann eine kurze Tagesordnung geben, die so inhaltsschwer ist, dass man dafür länger braucht. Also, so genau kam ich das nicht quantifizieren. Es war sehr unterschiedlich, aber die Frage, die dahinter steckt, ist, ob ich mich intensiv vorbereitet habe, und das würde ich für mich in Anspruch nehmen, Das kann mal eine Stunde, mal anderthalb, mal zwei Stunden gedauert haben bei der Lektüre und dann noch mal eine halbe, Dreiviertelstunde, eine Stunde bei einem zusammenfassenden Gespräch, aber so pauschal kann ich das nicht sagen.“¹²

hatte der frühere Wirtschaftssenator Wolf auf Professionalisierung gesetzt und plädierte, auf der Grundlage seiner Erfahrungen mit diversen Aufsichtsratsmandaten, für eine Neuaufstellung des Beteiligungsmanagements:

Zeuge Harald Wolf: „[...] ich glaube, dass wir im Land Berlin darüber nachdenken müssen, ob wir unser Beteiligungsmanagement nicht anders aufstellen. Ein Beteiligungsmanagement, das sich nur auf die Ressource der öffentlichen Verwaltung bezieht, glaube ich, bleibt angesichts der komplexen Aufgaben, die mittlerweile im Rahmen des Beteiligungsmanagements zu lösen sind, hinter den Anforderungen zurück. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten eine gute und gründliche Arbeit, unbestritten, aber wenn ich mir ansehe, wie andere Städte ihr Beteiligungsmanagement organisieren, also z. B. Hamburg oder Leipzig: Die haben eigene Beteiligungsmanagementgesellschaften, in Hamburg in Gestalt einer Holding und in Leipzig über eine eigene Gesellschaft, die intensiv in den und mit den Unternehmen arbeitet, permanentes Kennzahlenmonitoring hat, die Vorbereitung der Aufsichtsratsmitglieder über die verschiedenen Ressorts macht, ihnen Informationen gibt und auch ihre entsprechenden eigenen Controllingsysteme hat. An dieser Stelle vielleicht: Ich hatte während meiner Amtszeit für meine Aufsichtsratsstätigkeit bei den Anstalten öffentlichen Rechts BWB, BVG und Berliner Wasserbetriebe und BEHALA ein Aufsichtsratsbüro. Das war nicht Bestandteil der Verwaltung, sondern wurde durch eine Umlage finanziert von den Unternehmen, deren Aufsichtsratsvorsitz ich hatte. Die Kolleginnen und Kollegen standen allein unter meinem Direktionsrecht, waren also gegenüber dem Vorstand nicht weisungsgebunden, und der

¹² Wortprotokoll der Vernehmung von Frank Henkel, 5.6.2015, 45. Sitzung, S. 16

durfte denen auch keine Weisungen geben. [...] Dadurch, dass diese Einheit existiert hat, konnte sie permanent mit den Unternehmen in der Kommunikation sein, auch mit der zweiten Führungsebene. Ich glaube - das ist vielleicht jetzt etwas ausufernd und nicht direkt Ihr Untersuchungsgegenstand, aber es geht ja auch um die Frage, welche Schlussfolgerungen man aus dem Debakel um dem Flughafen ziehen kann -, dass wir darüber nachdenken müssen, auch unser Beteiligungsmanagement zu professionalisieren, um Probleme in den Unternehmen auch unabhängig von der Geschäftsführung früher erkennen zu können.“¹³

Dagegen nahm der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit selbst nachdem bei der Fertigstellung des Terminals erhebliche technische Probleme aufgetreten waren, keine externe Unterstützung in Anspruch:

Andreas Otto (GRÜNE): „[...] Als im Frühjahr 2012 diese ganzen Probleme mit der Brandmeldetechnik, mit der Entrauchungsanlage aufgetaucht sind, haben Sie da mal Kontakt zur Senatsverwaltung von Herrn Müller - der war es zu dem Zeitpunkt - aufgenommen und gesagt: Mensch, habt ihr nicht in eurem Planungsbereich oder bei der Objektüberwachung Ingenieure, die uns da mal einen Rat geben können? - Ist das geschehen oder nicht?“

Zeuge Klaus Wowereit: „Nein, das ist meines Wissens nicht geschehen.“¹⁴

► **„Sitzungspause“.** Der Projektausschuss ist ein Ausschuss des Aufsichtsrats und ist für Fragen des Projektes Flughafenneubau zuständig. Ausgerechnet zwischen Juni 2011 und April 2012 fand eine zehnmonatige Sitzungspause des Projektausschusses statt. Im Schlussbericht wird lediglich diese Tatsache dargestellt.¹⁵ Ein Hinweis,¹⁶ dass in diesen Zeitraum erhebliche Verzögerungen im Bauablauf und die entscheidende Fertigstellungsphase vor der geplanten Inbetriebnahme Anfang Juni 2012 fiel, fehlt bzw. wurde mit der Stimmenmehrheit der Regierungskoalition im Ausschuss verhindert.

► **Rote Ampeln im Controllingbericht.** Der Projektsteuerer stellte unter Zuarbeit von Planern und bauausführenden Firmen den Projektstand in vierteljährlichen Controllingberichten zusammen. Bestandteil der Controllingberichte war ein Ampelsystem, welches je nach Färbung („grün“, „gelb“ oder „rot“) den Status der einzelnen Gewerke

¹³ Wortprotokoll der Vernehmung von Harald Wolf, 15.11.2013, 18. Sitzung, S. 5f

¹⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 24.05.2013, 11. Sitzung, S. 41; ähnlich äußerte sich Aufsichtsrat Henkel zum Thema „Feuerwehr“, vgl. dazu im Anhang Anlage A.10: Auszug aus dem Wortprotokoll Frank Henkel

¹⁵ Vgl.: Schlussbericht, bb. Tagungsrhythmus, S. 90

¹⁶ Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Beweisantrag Nr. 25: Eingefügt werden soll: „Die „Sitzungspause“ des Projektausschusses in der Phase vor der geplanten Inbetriebnahme 2012 überrascht angesichts erheblicher Verzögerungen im Bauablauf.“

visualisieren sollte. Nähere Hinweise zu dem Ampelsystem, zumal Ausführungen von dem Projektsteuerer WSP/CBP, erschienen hilfreich, wurden aber mit der Stimmenmehrheit der Regierungskoalition abgelehnt.¹⁷ Die Information, die mit der jeweiligen Farbgebung suggeriert werden sollte, war nicht ohne weiteres nachvollziehbar, wie die Befragung des Zeugen Manninger bewies:

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Einer der wichtigsten Indikatoren für die Berichte im Aufsichtsrat sind diese Ampeln, und deswegen - -“

Zeuge Christian Manninger: „[...] Jetzt sind ja diese Quartalsberichte in sehr großen Abständen erstellt worden. Und den Zeitraum, den Sie ansprechen, muss man natürlich dazu sagen, dass nicht nur der Berichtszeitraum - also von Bericht zu Bericht, immer drei Monate - ein langer Zeitraum ist, und in den drei Monaten ist sehr, sehr viel passiert, sondern wir hatten und haben noch immer noch sehr lange Vorlaufzeiten, also sprich Schlussredaktion Controllingbericht, und dann - jetzt heißt er ja Gesamtbericht - geht er an die Aufsichtsratsmitglieder. Das ist ja teilweise bis zu sechs, sieben Wochen Vorlauf. Insofern ist in den sechs, sieben Wochen natürlich schon sehr viel passiert' Und das, was Sie da --“

Vorsitzender Martin Delius: „Nu ja, aber wenn da „äußerst kritisch“ im Text steht, müsste daneben trotzdem eine rote Ampel stehen, oder nicht?“

Zeuge Christian Manninger: „Nein! Noch nicht!“

Vorsitzender Martin Delius: „Nicht? Ab wann steht denn da die rote Ampel? Was ist denn die Formulierung?“

Zeuge Christian Manninger: „Wenn ich der Meinung bin - und so war auch die rote Ampel definiert -, dass entweder der Kostenrahmen nicht mehr eingehalten werden kann oder aber der Eröffnungstermin nicht mehr möglich ist. So ist die rote Ampel im Controllingbericht hinten definiert.“

Vorsitzender Martin Delius: „Das wäre dann noch schärfer als „absolut kritisch“, oder?“

Zeuge Christian Manninger: „Ja, dann muss ich letztendlich in den Controllingbericht reinschreiben, der Eröffnungstermin ist nicht mehr möglich.“

Vorsitzender Martin Delius: „Also „unmöglich“ wäre dann die Vokabel für die rote Ampel?“

Zeuge Christian Manninger: „Ja, genau!“¹⁸

► **Gefährliche Mensch-Maschine-Schnittstelle.** Mitglieder des zuständigen Bauordnungsamt Dahme-Spree hatten sich in den insgesamt fünf Sitzungen der sogen. „Task Force Brandschutz“¹⁹ u. a. mit Mitarbeitern der Flughafengesellschaft getroffen und über die

¹⁷ Vgl.: Schlussbericht, bb. Tagungsrhythmus, S. 98

¹⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Christian Manninger, 7.11.2014, 34. Sitzung, S. 49

¹⁹ Vgl. zum Thema „Task Force Brandschutz“ u. a.: Schlussbericht, S. 97, S. 260, S. 266ff

Bedingungen einer Inbetriebnahme des Flughafens gesprochen.²⁰ Die damalige Position des Bauordnungsamtes, sollte mit folgender Aussage des Zeugen Zimmermann illustriert werden:

„[...] es wurde immer kommuniziert: Wenn die Unterlagen vollständig sind, wird es auch eine kurze Bearbeitungszeit sein. Wenn die Unterlagen nicht abschließend prüfbar sind, dann bleibt das Ergebnis „positiver Prüfbericht“ aus.“²¹

Zudem war vorgesehen, - wurde jedoch von der Stimmenmehrheit im Ausschuss verhindert, seinen Vorgesetzten, den Zeugen Loge, zu zitieren, der sich vor dem Untersuchungsausschuss an die Situation im Frühjahr 2012 erinnerte. Ihm sei erst später bewusst geworden, unter welchen Rahmenbedingungen die Geschäftsführung den Flughafen eröffnen wollte

„[...] In einer der letzten Jour-fixe-Sitzungen ging es z.B. darum, dass das gesamte Schließsystem der Brandschutztüren, die die Brandschutzabschnitte von einander trennen, überhaupt nicht funktioniert und überhaupt nicht miteinander abgestimmt ist. Stellen Sie sich vor, es wird alles sehr modern mal sein, wenn es denn fertig ist, aber allein mit diesem Kartenschließsystem muss doch ein Regelwerk aufgestellt werden, wenn da mal die Batterien und die Stromzufuhr wieder in Ordnung gebracht wird. Das gab es nicht. Das gehörte aber zu den Grundsätzen eines Brandschutzkonzeptes, dass die Mitarbeiter einer so großen Einrichtung wissen, wann hier was mit Stromversorgung wieder in Ordnung zu bringen ist. Ähnlich war es mit der Fahrstuhlanlage. Da gab es auch keine Bedienungsanweisung, kein Betriebssystem, nichts war in den uns zum März, April vorgelegten - bis dato – Unterlagen irgendwo ersichtlich. Also solche winzigen einfachen Dinge. Und das wollte man mir dann deutlich machen: Da soll man ein bisschen großzügiger sein, es gibt ja schließlich genug Bauvorhaben, die im langen Nachhinein dann erst zum finalen Abschluss kommen, was mich dann aber letztendlich auch zu dieser Äußerung brachte: Wollen Sie denn hunderte Menschen in orangen Westen da im Schichtsystem sitzen lassen? Da wurde mir aber noch der August 2012 als Ermessensspielraum von der Geschäftsführung angedeutet. Aus späteren Erkenntnissen kann ich sagen, es hätte Jahre gedauert, wenn die im laufenden Betrieb das in Ordnung gebracht hätten, was jetzt mühevoll durchgeführt wird. Da war schwerer Vorsatz dahinter, und der hat mich menschlich auch letztendlich dann im Nachhinein betroffen gemacht.“²²

²⁰ Zeuge Hartmut Zimmermann: „[...] es wurde immer kommuniziert: Wenn die Unterlagen vollständig sind, wird es auch eine kurze Bearbeitungszeit sein. Wenn die Unterlagen nicht abschließend prüfbar sind, dann bleibt das Ergebnis „positiver Prüfbericht“ aus.“ (Wortprotokoll der Vernehmung von Hartmut Zimmermann, 17.4.2015, 43. Sitzung, S. 44)

²¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Hartmut Zimmermann, 43. Sitzung, 17.04.2015, S. 44

²² Wortprotokoll der Vernehmung von Stephan Loge, 17.4.2015, 43. Sitzung, S. 29

► **Kein Überblick auf der Baustelle.** Die Firma WSP/CBP hatte das Projektcontrolling übernommen.²³ In welchem Umfang diese Aufgabe wahrgenommen wurde, konnte nicht durchgängig nachvollzogen werden.²⁴ Der Aussage des Zeugen Manninger im Bauausschuss 2013, eine „umfassende Bestandsaufnahme“ würde derzeit auf der BER-Baustelle benötigt, konnte zumindest entnommen werden, dass WSP/CBP keinen Überblick über den aktuellen Stand des Bauvorhabens hatte:

„Wir brauchen eine umfassende und flächendeckende Bestandsanalyse bzw. Bestandsaufnahme. Ich muss mich hier korrigieren. Eine Bestandsanalyse haben wir ja schon, aber diese flächendeckende Bestandsaufnahme haben wir bisher nicht. Dann benötigen wir zwingend einen Abgleich der Planung mit dem gebauten Zustand. Wir haben feststellen müssen, dass die Planunterlagen, die im November geliefert wurden, in sich zwar als Plan richtig sind, aber wenn man diese mit dem gebauten Zustand vergleicht, wir doch immer wieder Abweichungen feststellen mussten. Das ist insbesondere bei den Themen, z. B. Entrauchungsmatrix, für die ausführenden Firmen natürlich ganz erheblich.“²⁵

► **Nachtragsprüfungen.** Nach wie vor sind viele Nachträge noch nicht von dem Zeugen Oettel geprüft, der von Transparency International der Flughafengesellschaft als Experte empfohlen worden war. Bemerkenswert sein Hinweis im Untersuchungsausschuss, dass die Prüfung der Imtech-Nachträge noch ausstehe:

Harald Moritz (GRÜNE): „[...] - Haben Sie denn auch Nachträge von Imtech geprüft?“

Zeuge Peter Oettel: „Nein, bisher noch nicht.“

Harald Moritz (GRÜNE): „Das wissen Sie jetzt ganz genau, ja?“

Zeuge Peter Oettel: „Das weiß ich ganz genau, [...] Nämlich diejenigen, die also praktisch abgeschlossen waren als Vergabeverfahren, [...] die sind geprüft, aber Imtech noch nicht. Warum nicht? - Weil das noch lange nicht fertig ist, und insofern wollte ich also gerne dann prüfen, wenn die Vergabe wirklich abgeschlossen ist und eine Schlussrechnung vorliegt.“²⁶

Im Schlussbericht fehlt diese Information,²⁷ die im Kontext der durch einen Korruptionsfall am BER (vgl. Frage 36) medienöffentlich gewordene Firma Imtech und der mit ihr Ende letzten Jahres geschlossenen Vereinbarung bzw. Verzichtserklärung der Flughafengesellschaft gegenüber Imtech (vgl. Frage 36). Im Schlussbericht fehlt der Hinweis auf die ungeprüften Imtech-Nachträge.

²³ Vgl.: Schlussbericht, III. Das Controllingsystem, 1. Personelle Zuständigkeit, S. 100

²⁴ Vgl. dazu im Anhang Anlage A.6: Auszug aus dem Wortprotokoll Dr.-Ing. Körtgen

²⁵ Wortprotokoll BauVerk 17/21, 23.1.2013, S. 9

²⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Peter Oettel, 29.01.2016, 55. Sitzung, S. 14

²⁷ Schlussbericht, Der Fall Imtech, S. 111

► **Fehlende Analyse der Ursachen von Nachträgen.** Der Zeuge Oettel bemängelte zudem, dass es zwar eine Vielzahl von Nachträgen gegeben habe, von der Flughafengesellschaft aber kaum deren Ursache nachgegangen bzw. selten deren Hintergründe aufgelistet wurden:

Zeuge Peter Oettel: „Bei der Rollbahn. 500 Nachträge. Dann schlucke ich erst mal, ja. Natürlich ganz kleine bis ganz große.“

Harald Moritz (GRÜNE): „Können Sie da mal die Ursache benennen, [...] dass es bei der Rollbahn so viele Nachträge - Gab es da auch Änderungswünsche? Ist die immer wieder verlängert worden, oder weshalb?“

Zeuge Peter Oettel: „Es wurde in den Vergabeunterlagen nie gesagt, warum. Das habe ich auch immer angekreidet: Ross und Reiter nennen! Wer ist eigentlich der Verursacher? Wem kann man das anlasten? Ist es ein Organisationsfehler, also ein Fehler des Auftraggebers in der Artikulierung der Aufgabe? Oder ist es ein Planungsfehler? Oder ist es ein Ausführungsfehler? Oder ist es ein Konglomerat von allen drei Ursachen?“

Harald Moritz (GRÜNE): „Also die Sachen ließen sich nie aufklären?“

Zeuge Peter Oettel: „Nur im Ausnahmefall stand da, warum das passiert ist. Also die Planung wurde geändert, so. [...]“

Harald Moritz (GRÜNE): „Und auch auf Ihre Benennung von den Hinweisen - hat die Flughafengesellschaft das überhaupt eigentlich interessiert, wenn Sie da Hinweise gegeben haben?“

Zeuge Peter Oettel: „[...] Also sie haben das intern verarbeitet, aber es ist keine Rückkopplung zu mir gekommen.“

Harald Moritz (GRÜNE): „Aber geändert hat sich hinterher auch nichts?“

Zeuge Peter Oettel: „Ich bin im November vergangenen Jahres mit Herrn Egger und Herrn Marks zusammen gewesen, und Herr Marks hat mich gebeten, doch möglichst jetzt die Nachträge aus den Jahren 2013 und jüngere zu prüfen, weil dort eine neue Geschäftsführung, neue Mannschaft tätig ist, und ich soll also prüfen, ob diese Nachträge sauberer dokumentiert worden sind als die bis zum Jahr 2011, 2012.“²⁸

Naheliegender, dass bei einer Flut von Nachträgen nicht zur Tagesordnung übergegangen werden kann.²⁹ Unterbleiben entsprechende Nachforschungen oder wird derlei Vorkommnissen nicht mit der notwendigen Ernsthaftigkeit nachgespürt, sind im Abschlussbericht eines Untersuchungsausschusses über ein „aus dem Ruder gelaufenes“ Großbauprojekt Hinweise angebracht. Die Stimmenmehrheit mochte sich dieser Einschätzung nicht anschließen.

²⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Peter Oettel, 29.01.2016, 55. Sitzung, S. 15f

²⁹ Vgl. dazu im Anhang Anlage A.16: Auszug aus dem Wortprotokoll Hummel

► **Dr. e. h. Mehdorns Anti-Korruptions-Gruppe.** Nach einer Krisensitzung des Aufsichtsrates hatte der Zeuge Dr. e. h. Mehdorn zwar öffentlich das Einsetzen einer Anti-Korruptions-Gruppe, einer Taskforce, angekündigt und ausdrücklich nicht nur als Mitglied einen Vertreter von Transparency International (TI) benannt, sondern den für TI am Flughafen tätigen Prof. Peter Oettel als Leiter des Gremiums bezeichnet.³⁰ Der Zeuge Oettel berichtete allerdings, dass er mit dieser Taskforce nie etwas zu tun hatte bzw. sein Engagement in der von Dr. e. h. Mehdorn angekündigten Gruppe nie in Rede stand.³¹ Im Schlussbericht fehlt dieser Hinweis, der mit der Stimmenmehrheit der Regierungskoalition im Ausschuss verhindert wurde.³² Angesichts der am BER bekanntgewordenen Korruptionsfälle, erschien ein Hinweis auf die medial groß aufgemachte Ankündigung, schlagkräftig gegen Korruption vorzugehen, angebracht. Schließlich war keiner der bekanntgewordenen Fälle FBB-intern aufgedeckt worden.

► **Standortermittlung und –alternativen im Planfeststellungsverfahren.** Im Rahmen der Standortermittlung wurde erbittert gestritten. Dies verdeutlichten auch Zeugen im Untersuchungsausschuss. Aufgenommen werden sollte im Schlussbericht die Beschreibung des Zeugen Leyerle, der die Konflikte um die Behandlung der Standortermittlung und –alternativen sowie um fehlenden Unterlagen schilderte:

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Jetzt entnehmen wir dem Planfeststellungsbeschluss auf Seite 236 [...], dass die Träger des Vorhabens, also die Flughafengesellschaft, eine schriftliche Stellungnahme zur Standortwahl vom 11.4.2003 der Planfeststellungsbehörde zugeleitet haben [...], die diese an die Anhörungsbehörde weiterleitete. [...]. - Trifft es zu, dass diese im Verfahren eingeführte Standortuntersuchung auf die Initiative der Flughafengesellschaft zurückgeht?“

Zeuge Joachim Leyerle: „Also meines Wissens nicht, denn bis zu dem Zeitpunkt, als der Anhörungsbericht geschrieben wurde oder vorbereitet wurde, war eine solche Initiative nicht erkennbar. Erst wenige Tage vor der abschließenden Stellungnahme kam für mich sehr überraschend ein Schreiben der Planungsgesellschaft des Flughafens ein, in dem eine solche Untersuchung angekündigt wurde. [...] Ich kann nur vermuten, dass der externe Berater des Ministeriums darauf gedrängt hat, eine solche Unterlage noch vorzulegen.“

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Wir lesen auf Seite 206 des Anhörungsberichts von 2002 - ich zitiere:

„Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist der Nachweis, dass es keine sich aufdrängenden oder sich anbietenden anderen Standorte für den Ausbaus des Flughafens gibt, noch nicht in ausreichendem Maße geführt.“

³⁰ „Wenn da noch etwas ist, werden wir das finden“, Handelsblatt, 02.06.2014

³¹ Harald Moritz (GRÜNE): „[...] - Herr Mehdorn hat berichtet, dass eine Antikorruptionsgruppe eingerichtet wurde. Waren Sie da mit tätig in dieser Gruppe?“

Zeuge Peter Oettel: „[...] Also ich war nicht Mitglied. [...] Aber ich habe nie mit ihm darüber gesprochen, und er hat mich auch nie eingebunden.“ (Wortprotokoll der Vernehmung von Peter Oettel, 29.01.2016, 55. Sitzung, S. 17)

³² Vgl. Schlussbericht, S. 110

Weiterhin schreiben Sie: „Die Anhörungsbehörde empfiehlt der Planfeststellungs-behörde, die Notwendigkeit einer alternativen Prüfung im Planfeststellungs-verfahren eingehend zu untersuchen.“ Wie hat denn die Planfeststellungs-behörde auf den Hinweis reagiert?“

Zeuge Joachim Leyerle: „Mit dem Ende des ersten Anhörungsverfahrens war meine Arbeit abgeschlossen, und sie hat mir gegenüber darauf nicht reagiert. Ich habe natürlich im Kollegenkreis mitbekommen, dass eine solche Unterlage dann im Nachhinein erstellt wurde und ein ergänzendes Anhörungsverfahren durchgeführt wurde, so wie es auch im Bericht stand. Letztlich ist man dieser Forderung nachgekommen.“

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Sind Sie direkt angewiesen worden, den Planfeststellungsantrag ohne die im Bescheid des Ministeriums Wohnen und Verkehr an die Projektplanungsgesellschaft Flughafen Schönefeld von '97 aufgelisteten Unterlagen zur Anhörung zu bringen, oder haben Sie dann einfach von selbst gesagt: Okay, wir machen es jetzt trotzdem?“

Zeuge Joachim Leyerle: „Ja, also nach der Diskussion ergab sich da folgendes Bild: Das Ministerium behielt sich vor, die letzte Entscheidung über alle Unterlagen zu treffen, die erforderlich sind. Wenn also nach Diskussionen eine Uneinigkeit bestand, dann galt das letzte Wort eben vom Ministerium aus, also von der Planfeststellungsbehörde, dass es bei diesen Unterlagen bleibt, und so war es dann auch.“

Vorsitzender Martin Delius: „Wer hat das dann am Ende erteilt Ihnen gegenüber? Das ist ja im Prinzip eine Anweisung.“

Zeuge Joachim Leyerle: „Ja gut, das stand in diesem Schreiben, das Sie vorhin zitiert haben, und letztlich wurde das von dieser Liste gestrichen. Es waren Diskussionen, die in erster Linie von dem Referat Luftfahrt, Herrn Bayr und seinen Kollegen, geführt wurden, und teilweise nahm auch Herr Bretschneider an diesen Diskussionen teil, und das war letztlich das Ergebnis.“

Vorsitzender Martin Delius: „Kann man in dem Zusammenhang davon sprechen, dass in irgendeiner Art und Weise Druck auf Sie ausgeübt wurde? Oder war das ein ganz normales Verfahren, das Sie dann auch so akzeptiert haben?“

Zeuge Joachim Leyerle: „Na ja gut, also, das kann man als Druck bezeichnen. Das ist jetzt eine Einschätzungsfrage. Es war letztlich so, dass man meine Bedenken mit der Erklärung, dass ein externer Berater diese Frage noch mal prüft und je nach Ausgang dieser Prüfung eine solche Unterlage ergänzt wird. Man muss dann noch dazu sagen, dass die Frage in meinen Augen während der Anhörung deutlich an Brisanz gewann. Kurz davor nämlich wurde das Ziel, das im „Landesentwicklungsplan engerer Verflechtungsraum“ benannt war, aufgehoben, vom Obergerverwaltungsgericht Brandenburg damals. Das heißt, das Ziel der Planung, in Schönefeld einen neuen Flughafen oder einen ausgebauten Flughafen zu errichten, war als rechtswidrig erkannt worden, und gleichzeitig hat das Obergerverwaltungsgericht das Landesentwicklungsprogramm dem Landesverfassungsgericht zur Prüfung vorgelegt und rechtliche Bedenken an

diesem Programm angemeldet. Damit war die Planungsgrundlage für den Flughafen in Schönefeld stark gefährdet, und in meinen Augen und nach meiner Rechtskenntnis wurde die Frage der Alternativstandorte, der Prüfung damit noch viel virulenter als sie vorher schon war. Und nach diesen Entscheidungen wurde nochmals darauf gedrängt, und in dem Zusammenhang wurde dann vom Ministerium gesagt: Ja, wir befragen einen externen Gutachter dazu.“

Vorsitzender Martin Delius: *„Dann frage ich mal direkt. Ihrer Meinung nach, Ihrer Rechtsauffassung nach: Sind die Konsequenzen, die aus diesem Urteil gezogen wurden, denn auch ausreichend gewesen, oder hätten Sie sich da andere Konsequenzen vorgestellt?“*

Zeuge Joachim Leyerle: *„Na ja, ich denke, es wäre besser gewesen, man hätte sofort die Planungsunterlagen zu den Standortalternativen erarbeitet und vorgelegt. Da hätte man doch viel Zeit gespart. Das wäre aus meiner Sicht das richtige Vorgehen gewesen. Rechtlich ist es ja im Nachhinein geheilt worden durch dieses ergänzende Verfahren. Man hat allerdings dadurch auch erheblich an Zeit verloren.“³³*

Im Schlussbericht fehlt diese Information zum Planfeststellungsverfahren, sie wurde mit der Stimmenmehrheit der Regierungskoalition im Ausschuss verhindert.³⁴

► **Streit um die Kosten des Tagschutzziels.** Ausweislich eines „Ergebnisvermerks der Besprechung mit der FBS vom 20.11.2008 zum Thema Schallschutzprogramm BBI, Vollzug der Tagschutzregelung“³⁵ zwischen Vertretern der FBS und des MIL (u. a. dem Zeugen Bayr) versuchte die Flughafengesellschaft das Tagschutzziel aus Kostengründen aufzuweichen und dafür eine verbindliche Zusage der Planfeststellungsbehörde zu erhalten. Die Flughafengesellschaft vertrat die Auffassung, dass die Einhaltung eines Maximalpegels von 55 dB(A) in praktischer Hinsicht nicht vollziehbar sei und in dieser Form auch nicht erforderlich wäre. Andererseits legte die FBS eine Kostenschätzung für verschiedene Überschreitungsszenarien vor. Die Flughafengesellschaft ging von zunächst 16 Überschreitungen über 55 dB(A) mit einer Kostenschätzung von 139 Millionen Euro aus. Bei einer Überschreitung (1x55 dB(A)) bezifferte man die Mehrkosten mit 200 Millionen Euro und bei 6x55 dB(A) mit 16,2 Millionen Euro. Die Planfeststellungsbehörde stellte in ihren Vermerk fest, dass es keine Veranlassung gibt, von den Regelungen im Planfeststellungsbeschluss abzuweichen und verwies darauf, dass die FBS nicht mit Kostenargumenten den Lärmschutz aushebeln kann. Angesichts des umstrittenen Umgehens der Flughafengesellschaft mit dem Thema Schallschutz, sollte dieser Vorgang im Bericht Eingang finden. Die Regierungskoalition widersetzte sich diesem Ansinnen erfolgreich mit ihrer Stimmenmehrheit.³⁶

³³ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Leyerle, 19.4.2013, S. 54f

³⁴ Vgl. Schlussbericht, S. 121

³⁵ MIR: „Ergebnisvermerk der Besprechung mit der FBS vom 20.11.2008 zum Thema Schallschutzprogramm BBI, Vollzug der Tagschutzregelungen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004“

³⁶ Vgl. Schlussbericht S. 131

3. Haben sich im Untersuchungsausschuss Mitglieder des FBB-Aufsichtsrates (selbst-)kritisch zu ihrer Kontrolltätigkeit und Entscheidungen geäußert?

Die befragten Aufsichtsräte vermittelten dem Ausschuss nicht den Eindruck einer ausgeprägten Fehler- und Kritikkultur.

► **Alle haben alles richtig gemacht, nur der Flughafen ist noch nicht fertig.** Bei auffällig vielen befragten Zeugen war wenig die Rede von Fehlentscheidungen oder Selbstkritik. Dafür ist angesichts möglicherweise drohender Haftungsansprüche einerseits ein gewisses Maß Verständnis angebracht, andererseits war diese Reaktion nicht immer leicht erträglich in Kenntnis von Akten, in denen zum Beispiel Entscheidungsabläufe anhand von Aufsichtsratsprotokollen bzw. deren Vorbereitungssitzungen dokumentiert sind. Das Fehlen einer Fehlerkultur war offenbar ein grundsätzliches Problem des Bauvorhabens BER. Darauf wies der Zeuge Dr.-Ing. Fretter, öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger u. a. für Bauablaufstörungen und von 2010 bis 2012 für die Flughafengesellschaft tätig, den Untersuchungsausschuss hin:

„... Selbstreflektion halte ich für eine der großen Schwächen bei diesem Projekt - dass alle immer sagen, sie haben alles richtig gemacht.“³⁷

Diesen Eindruck vermittelten nahezu alle Zeugen. Vom ehemaligen Aufsichtsrat Dr. Sundermann,

„Ich sage das nicht, weil ich in der gleichen Partei bin wie der Regierende Bürgermeister, aber ich kenne niemanden in dieser Stadt - niemanden! -, der in der Politik tätig ist, der so viel weiß wie der Regierende Bürgermeister. Das ist meine Erfahrung gewesen, und deswegen habe ich hier auch angefangen, weil ich das wusste. Den können Sie zu jedem Sachverhalt in dieser Stadt befragen, da kennt er sich aus, und nicht nur, weil er das topo-grafisch kennt, sondern weil er sich in den Sachverhalten auskennt, weil er hier seit langer Zeit intensiv Politik macht und weil er ein sehr guter Aktenleser ist. Sie selbst wissen ja auch - letztes habe ich das wieder irgendwo gelesen: Er läuft zu hoher Form auf und quält seine Senatsmitglieder. Ja, das macht er, nämlich mit Wissen, weil er viel weiß. Egal, was Sie ihm vorlegen, er kennt sich aus, und das unterstelle ich auch mal für seine Aufsichtsrats-tätigkeit beim Flughafen. Ich habe kein Indiz dafür gefunden, dass er die irgendwie nachlässig gehandhabt hatte.“³⁸

bis zum ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit selbst,

³⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Michael Fretter, 40. Sitzung, 13.02.2015, S. 46

³⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Christian Sundermann, 13. Sitzung, 13.08.2013, S. 23

„Ich glaube, dass der Aufsichtsrat in Gänze seine Kontrollpflichten wahrgenommen hat, und zwar sehr kritisch wahrgenommen hat. Sie können sich vorstellen, dass auch durch die Besetzung dieses Aufsichtsrats - auch mit zwei Ministerpräsidenten und Vertretern des Bundes durch Staatssekretäre - auf höchster Ebene auch so viel Autorität da war, dass natürlich auch eine Geschäftsführung und auch andere da nicht einfach am Aufsichtsrat vorbei- oder ohne überzeugende Argumente durch den Aufsichtsrat kommen bei bestimmten Vorlagen, denen auch zugestimmt werden muss. Ich glaube, dass sowohl von der Intensität der Begleitung wie auch von der kritischen Nachfragesituation her die Aufgaben auch wirklich erfüllt worden sind. Das sage ich jetzt nicht zur eigenen Entlastung, sondern ich habe das als Eindruck von jedem einzelnen Aufsichtsratsmitglied, und Sie können sicher sein, dass diese Sitzungen nicht nur erfreulich waren für diejenigen, die da kontrolliert werden sollten, sondern das war durchaus eine sehr straffe und konzentrierte Kontrolltätigkeit, die da stattgefunden hat, und nicht nur im Aufsichtsrat, sondern auch im Finanzausschuss und im Projektausschuss, die wesentlich dann die Dinge vorbereitet haben, neben dem Präsidialausschuss, der aber eher andere Aufgaben hat.“³⁹

gaben sie im Untersuchungsausschuss zu Protokoll, ihre Aufgaben zur Zufriedenheit erledigt zu haben. Wobei der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit sich im inhaltlichen Spagat versuchte und Rolle sowie Aufgaben des Aufsichtsrats herunterspielte:

„Die Diskussionen, wer was falsch gemacht hat, Herr Otto - es ist ja völlig klar, dass die Fragen gestellt werden, und selbstverständlich ist auch klar, dass da kein Gremium oder kein Beteiligter außen vor bleibt und sich diese Fragen nicht zu stellen hat. Aber ich glaube, man muss hier höllisch aufpassen, dass man da nicht am falschen Ende anfängt. In der ganzen Kette von Entscheidungen ist der Aufsichtsrat an der letzten Stelle, denn der Aufsichtsrat kann nur das erfahren, was die Geschäftsführung im Prinzip auch selber weiß oder selber preisgibt.“⁴⁰

Der Zeuge Mende, ein enger Mitarbeiter des damaligen Regierenden Bürgermeisters in Sachen Flughafenbau, schwärmte von dessen Kompetenzen:

„Sagen wir so: Die kontinuierliche Wahrnehmung der Funktion eines Aufsichtsrats, eben kontinuierlich anwesend zu sein, ist schon sehr dienlich für das Projekt, weil man kontinuierlich in diesem Informationsfluss drin ist und entsprechend natürlich mit daran teilhat. In der Tat, Sie sehen es ja bei dem Regierenden Bürgermeister: Einen derartigen Kenner der Materie, das ist schon eine Herausforderung, den da zu haben!“

³⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.05.2013, S. 34

⁴⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, a.a.O. S. 34

Andreas Otto (GRÜNE): *„Kenner der Materie? Aber dass der Flughafen nicht eröffnet wurde, ist uns allen hier doch bekannt – [Zeuge Bodo Mende: „C'est la vie!“] -, auch wenn solche Kenner der Materie da tätig waren wie der Regierende Bürgermeister? - [...] - Nein! Ich muss das noch mal sagen, weil auch der Kollege Evers immer so was erzählt: Ich bin der Meinung, dass der Aufsichtsratsvorsitzende dafür zuständig ist, dass ein Projekt gelingt, Wie er das macht, ist relativ egal. Aber die Frage ist: Was hat er selber falsch oder richtig gemacht? Das muss man einfach diskutieren dürfen.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Herr Mende! Möchten Sie auf diese Frage noch antworten?“*

Zeuge Bodo Mende: *„Ich habe da jetzt keine Frage gehört in dem Sinne.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Die Frage ist, wenn ich Herrn Otto noch mal zitieren darf, was der Aufsichtsratsvorsitzende falsch oder richtig gemacht hat.“*

Zeuge Bodo Mende: *„Mit Verlaub: Ich glaube, ich bin die falsche Person, dazu etwas zu sagen, denn erstens bin ich Beamter, zweitens, finde ich, hat er sehr viel sehr hervorragend gemanagt. Wir haben in der Tat das Problem, dass der Flughafen nicht realisiert worden, nicht ans Netz gegangen ist. Aber wenn wir uns mal über dieses Desaster, was man klar zugestehen muss, ein absolutes Desaster - - Aber wenn wir uns die Entwicklung der Flughafenlandschaft in Berlin insgesamt ansehen, dann ist das eine Sache, die vorzeigbar ist.“⁴¹*

4. Wie kann die interessierte Öffentlichkeit Einblick in die Tätigkeit des Untersuchungsausschusses BER nehmen?

Der Endbericht nebst Sondervoten der Oppositionsfraktionen ist als Drucksache der 17. Wahlperiode des Berliner Abgeordnetenhauses einseh- und digital herunterladbar. Bedauerlicherweise muss nach geltender Rechtslage jedoch erhebliche Hürden überwinden, wer Einblick in die Wortprotokolle selbst der öffentlichen Sitzungen nehmen will. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hält diese Einschränkungen für unannehmbar und fordert auch hier mehr Bürgernähe und Transparenz.

Grundsätzlich finden Zeugenvernehmungen in öffentlicher Sitzung statt, sofern nicht z.B. Geschäftsgeheimnisse thematisiert werden. In diesen Fällen wird die Öffentlichkeit ausgeschlossen und in vertraulicher Sitzung getagt. Wer nicht als ZuhörerIn und Zuhörer dabei sein kann, ist auf die Berichterstattung in den Medien angewiesen. Von den Sitzungen werden zwar Protokolle angefertigt, doch selbst die Einsichtnahme in die Protokolle öffentlicher Sitzungen ist für interessierte Bürgerinnen und Bürger nicht vorgesehen. Bis Ende März 2016

⁴¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Bodo Mende, 14. Sitzung, 06.09.2013, S. 107

mussten nach Berliner Archivgesetz 30 Jahre bis zu einer ungehinderten Einsichtnahme vergehen, nach der Novellierung sind es nunmehr „lediglich“ 10 Jahre ... Wie gelegentlich zu hören ist, haben die Anträge auf vorzeitige Einsichtnahme beim Präsidenten des Abgeordnetenhauses wenig Aussicht auf einen positiven Bescheid.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hält die derzeitige Regelung im Umgang mit Protokollen öffentlicher Sitzungen von Untersuchungsausschüssen für nicht tragbar und setzt sich auch hier für mehr Transparenz ein.

5. Hat das Abgeordnetenhaus von Berlin das Projekt Flughafenneubau kritisch begleitet?

Ja. Der Flughafenneubau ist seit den neunziger Jahren Gegenstand von Anfragen, Plenardebatten, wird in diversen Ausschüssen behandelt und wurde in bislang drei Parlamentarischen Untersuchungsausschüssen thematisiert.

Das Projekt ist seit den ersten Überlegungen zur Erstellung eines Großflughafen nach der Wiedervereinigung Thema diverser Beratungen im Abgeordnetenhaus, dabei ging es u. a. um Standortfragen, steigende Kosten, Korruption, Verantwortung von Senatsmitgliedern im Aufsichtsrat, Lärmimmissionen etc.. Anfang der neunziger Jahre, es lagen weder Planung noch Kostenkalkulation noch Standortentscheidung vor, erwarb die Flughafengesellschaft umfangreiche, letztlich nicht benötigte Flächen für rund 300 Millionen €. Der erste Untersuchungsausschuss Flughafen beschäftigte sich mit dem Vorgang, der zweite Untersuchungsausschuss Flughafen wurde 5 Jahre später wegen der Hintergründe des gescheiterten Privatisierungsverfahren eingesetzt. Der mit diesem Schlussbericht abgeschlossene Untersuchungsausschuss, dessen Themenschwerpunkte u. a. die Inbetriebnahmeverschiebungen von 2010 sowie 2012 und das Krisenmanagement der Flughafengesellschaft waren, war der dritte Untersuchungsausschuss zum aktuell noch nicht eröffneten Flughafen.

6. Haben Rechnungshöfe der Anteilseigner das Projekt Flughafenneubau kontrolliert?

Nicht alle. Ausgerechnet der Berliner Landesrechnungshof interessierte sich bislang nicht für das Thema BER. Der Bundesrechnungshof beschäftigte sich mehrmals mit Detailfragen und der Landesrechnungshof Brandenburg legte 2015 eine umfangreiche Untersuchung vor, die – möglicherweise ob der brisanten Schlussfolgerungen -, auf Betreiben etlicher öffentlicher Stellen und der Flughafengesellschaft ursprünglich geheim bleiben sollte. Diese Bemühungen erwiesen sich letztlich als vergeblich.

Das Problem: Die drei öffentlichen Anteilseigner der FBB verfügen jeweils lediglich über einen Minderheitsanteil. Voraussetzung für eine Rechnungshofprüfung ist jedoch in der Regel eine Mehrheitsbeteiligung.⁴² Diese Hürde haben der Bundesrechnungshof 2014 und der Landesrechnungshof Brandenburg 2015 elegant mit einer ausdrücklichen Prüfung der Betätigung ihrer jeweiligen Anteilseigner bei der FBB umgangen. Einzig der Berliner Rechnungshof hält sich seit Jahren bei allen Forderungen nach einer Prüfung sehr bedeckt und mag bislang dem Beispiel der anderen Rechnungshöfe, – aus welchen Erwägungen auch immer –, nicht folgen. Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, den Berliner Rechnungshof um eine Prüfung der Vorgänge am BER zu ersuchen, wurde von der Stimmenmehrheit von SPD/CDU im Abgeordnetenhaus abgelehnt.⁴³

Was haben die beiden Rechnungshofprüfungen ergeben? Der Bundesrechnungshofbericht monierte 2014, dass das Ende 2012 vom Aufsichtsrat beschlossene externe Controlling (eine unabhängige Information über den Stand der Fertigstellung direkt an den Aufsichtsrat) nicht eingerichtet wurde. Die Argumentation des FBB-Aufsichtsrats, ein derartiges Controlling hätte der damalige Geschäftsführer Dr. e. h. Mehdorn als Misstrauensbeweis empfinden können, wurde – zumal angesichts etlicher nicht eingehaltener Ankündigungen von Dr. e. h. Mehdorn – als nicht stichhaltig eingeschätzt. Gefordert wurde u. a. ein angemessenes Informationsverhalten der Geschäftsführung und Transparenz in der Berichterstattung zum Projektverlauf.⁴⁴ Auch der Landesrechnungshofbericht Brandenburg kritisierte 2015 das fehlende externe Controlling des FBB-Aufsichtsrats und verwies in seiner umfangreichen Prüfung u. a. auf das Problem, dass Gesellschaftervertreter mehreren Aufsichtsratsmitgliedern in der Landesverwaltung hierarchisch untergeordnet seien. Eine schwierige Konstellation, da die Gesellschafterversammlung qua GmbH-Gesetz das oberste Willensbildungsorgan einer GmbH ist.⁴⁵

⁴² Landeshaushaltsordnung von Berlin, „§ 91 Prüfung bei Stellen außerhalb der Verwaltung: (1) Der Rechnungshof ist unbeschadet weitergehender rechtlicher Bestimmungen berechtigt, bei Stellen außerhalb der Verwaltung Berlins zu prüfen, wenn sie [...] 6. als juristische Personen des privaten Rechts, an denen Berlin einschließlich seiner Sondervermögen unmittelbar oder mittelbar mit Mehrheit beteiligt ist [...]“; im Gesellschaftsvertrag der FBB ist unter § 16 Prüfungsrechte vermerkt: „Dem Bund und den Ländern stehen die Rechte aus §53 Haushaltsgrundsatzgesetz zu. Der Bundesrechnungshof und die Landesrechnungshöfe haben die Befugnisse nach §53 Haushaltsgrundsatzgesetz“ (Szkl 922, S. 203)

⁴³ Drucksache 17/2137 vom 10.03.2015

⁴⁴ 20.03.2014, Bundesrechnungshof: Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (BRH 3, S. 122f)

⁴⁵ Landesrechnungshof Brandenburg: Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER, 10.07.2015

7. Warum ist die öffentliche Hand bei dem Projekt Flughafenneubau beteiligt?

Der Flughafenneubau ist ein Infrastrukturprojekt für die Region. Flughäfen können auch von Privaten betrieben werden, der Versuch einer Privatisierung ist allerdings misslungen. Die Flughafengesellschaft (FBB) ist in der Rechtsform einer GmbH organisiert, die Anteilseigner sind jeweils zu 37 % die Länder Berlin und Brandenburg, der Bund ist mit 26 % dabei. Das Projekt Großflughafen wird die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler mindestens rund 6,3 Milliarden Euro kosten. In den Gremien der FBB haben Vertreter der Anteilseigner die Möglichkeit, ihre Interessen zu vertreten.

8. Hat der Senat bei dem Projekt Flughafenneubau versagt?

Dem Senat sind schwere Fehler unterlaufen. Die fehlende Kritik- und Fehlerkultur in der Flughafengesellschaft, die die aufgetretenen Probleme letztlich massiv verschärfte, fand ihre Fortsetzung bei Parlamentariern der Regierungskoalition, die die Aufarbeitung des BER-Debakels mit einem persönlichen Angriff auf den ehemaligen Regierenden Bürgermeister Wowereit verwechselten. Einer Sachaufklärung im Sinne von präventiv Ursachen und Zusammenhänge zu identifizieren, damit vergleichbares zukünftig vermieden werden kann, war dies nicht dienlich.

Zum Beispiel funktionierte offenkundig die eigentlich vorgesehene Kontrolle durch die Gesellschafterversammlung nicht. In der Öffentlichkeit steht zudem insbesondere Klaus Wowereit in der Kritik. Der ehemalige Regierende Bürgermeister und FBB-Aufsichtsratsvorsitzende ist Jurist. Voraussetzung für die Wahl in seine Ämter war nicht die Befähigung als Bauexperte. Von ihm – und den anderen Vertretern der Anteilseigner - konnte jedoch erwartet werden, dass die Realisierung des Projekts Großflughafen kompetentem Fachpersonal übertragen und von diesem professionell vorbereitet sowie durchgeführt wird. Fehler bei der Auswahl der zu beauftragenden Firmen sind nie vollkommen auszuschließen, doch wenn sich Fehlentscheidungen häufen und sich die Fertigstellung des Projekts jahrelang verzögert, muss der fachfremde Aufsichtsratsvorsitzende mit Kritik rechnen. Das operative Geschäft zu bewältigen, z.B. die Projektsteuerung oder Objektüberwachung, gehört nicht zum Aufgabenbereich des Aufsichtsrats und wurde von ihm auch nicht erwartet. Nach ersten Hinweisen auf ernste Probleme auf der Baustelle wäre es jedoch Aufgabe des Aufsichtsrats gewesen, sich einen Überblick über das aktuelle Baugeschehen und die bestehenden Risiken von unabhängiger Seite zu verschaffen. Den beschwichtigenden Aussagen der Geschäftsleitung allein durfte in dieser Situation nicht mehr vertraut werden.⁴⁶ Zu den Fehlern

⁴⁶ Der Zeuge Wowereit hielt in seiner Aussage allerdings wenig von einer Kontrolle der Geschäftsleitung: „Also, wenn Sie sich auf Ihre Geschäftsführer nicht verlassen, dann sind Sie verlassen. Das kann ja gar nicht sein. ...“ (Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.05.2013, S. 43)

gehört eine von Intransparenz geprägte Informationspolitik der FBB und ihres Aufsichtsratsvorsitzenden. Als die Probleme auf der Baustelle sogar längst die Gremien der FBB beschäftigten und nicht mehr zu verheimlichen waren, wurde immer noch öffentlich die Mär von einem reibungslosen Bauablauf und einer termingerechten Fertigstellung verbreitet. Der Zeuge Nell, früher Leiter der Objektüberwachung am BER-Terminal, berichtete über das Richtfest des Terminals:

„Bemerkenswert [...] ist, dass die Geschäftsleitung der Flughafengesellschaft am Tag des Richtfestes, das war der 7. Mai 2010, die schwierige Lage - ich sage das - schönredete und zum Erstaunen von uns und auch der Bauleute feststellte, dass der strenge Winter keine Nachteile hervorgerufen hat und der Bauprozess termingerecht vorangetrieben werde.“⁴⁷

9. Wurden die aufgetretenen Probleme beim Projekt Flughafenneubau offen kommuniziert?

Nach Erkenntnissen aus Zeugenbefragungen und Studium der Akten kann nicht von einer ausgeprägten Kritik- und Fehlerkultur ausgegangen werden. Die Flughafengesellschaft, aber auch der Senat von Berlin und der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit gaben Informationen nur widerwillig an das Abgeordnetenhaus oder die Öffentlichkeit. Auch Berichte an den Aufsichtsrat selbst wurden geschönt.

Dass ein Flughafen, dessen Inbetriebnahme monatelang mit einer großen Medienkampagne propagiert wurde und dessen Eröffnung mit einem bombastischen Fest gefeiert werden sollte, wenige Wochen vor dem geplanten Event wieder in den Status einer Baustelle zurückfiel und seit Jahren dort verharrt, - ist schwer verständlich. Für die Misere am BER gibt es viele Gründe. Nachvollziehbar wird manches erst, wenn man sich bei der FBB auf die (vergebliche) Suche nach einer Fehler- und Kritikkultur begibt. Der im April 2016 nach kritischen Worten in der Öffentlichkeit „freigestellte“ FBB-Pressesprecher ist das jüngste Beispiel.⁴⁸ Dessen Vorgänger hielt offenkundig weniger von offenen Worten in der Öffentlichkeit. Als Mitte Juni 2010, nach dem Richtfest im Mai mit euphorischen Ansprachen und Ankündigungen (der Inbetriebnahmetermine 2011 sei ambitioniert, aber machbar) zunehmend in Medienberichten von größeren Problemen auf der Flughafenbaustelle die Rede war, wurden zwecks Berichterstattung zum aktuellen Stand des Zeit- und Kostenplans der Regierende Bürgermeister Wowereit, Geschäftsführer Schwarz und die Vertreter des Projektsteuerers WSP/CBP, Manninger und Dr. Cronauer, in den Hauptausschuss des

⁴⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Knut Nell, 26. Sitzung, 09.05.2014, S. 5f

⁴⁸ 11.04.2016: „Flughafen Berlin Brandenburg: BER-Sprecher wegen kritischen Interviews entlassen“ (<http://www.zeit.de/politik/2016-04/flughafen-berlin-brandenburg-daniel-abbou-pressesprecher-interview-freistellung>).

Abgeordnetenhauses (16.06.2010, Wortprotokoll der Sitzung des Hauptausschusses) zitiert. Der mail, die FBB-Pressesprecher Kunkel anschließend an die Referentin des Bereichsleiters Korkhaus schickte, kann kein übermäßiges Interesse an einer transparenten Darstellung von aktuellen Problemen auf der Flughafenbaustelle entnommen werden:

„betreff Hauptausschuss: keine wirklich gefährlichen Fragen, Wowereit souverän, unsere Leute mussten nur selten was sagen, Medieninteresse mittelmäßig, keine neuen Erkenntnisse.“⁴⁹

Der Versuch des amtierenden FBB-Geschäftsführers Dr.-Ing. Mühlenfeld, die Veröffentlichung des 2015 fertig gestellten Bericht des Landesrechnungshofes Brandenburg zum BER zu verhindern⁵⁰, ist ein weiterer Hinweis auf den Mangel an Fehler- und Kritikkultur am BER. Dies zeigte sich bei den Beschönigungen des Geschäftsführers Dr.-Ing. Körtgen über den aktuellen Stand des Bauvorhabens: Ende Mai 2010, einen Monat vor der offiziellen Verschiebung der Inbetriebnahme auf den 03.06.2012, meldete sich Ralf Wagner, Referent des Geschäftsführers Dr.-Ing. Körtgen, bei FBB-Bereichsleiter Korkhaus. Es galt den Quartalsbericht der Projektsteuerung, den Controllingbericht für den Aufsichtsrat, zu überarbeiten:

„[...] hatte gerade Rücksprache mit Körtgen wg. der vorhin besprochenen 9 Monate. Er möchte, dass die 9 Monate in der zweiten Zeile des CBs gestrichen werden. Neue Formulierung (mein Vorschlag): „Aufgrund erheblicher Planungs- und Bauverzögerungen FGT Hochbau TGA wird die terminliche Lage als sehr angespannt beurteilt.“ Mit dieser Änderung kann der CB in Druck gehen.“⁵¹

Ähnlich agierte Dr.-Ing. Körtgen im Juli 2010, als ein Sachstandsbericht für den Projektausschuss in der Geschäftsführersitzung vorgestellt wurde. Er beauftragte die Überarbeitung des Berichts an zwei Stellen mit der gleichen Begründung: Sowohl die Umsetzung der neuen EU-Sicherheitsvorschrift wie der Stand der TGA-Planung müssten eine „grüne“ Ampel aufweisen:

„Der im Aufsichtsrat erst am 25.06.2010 beschlossene Termin ist nicht durch eine gelbe Ampel zu hinterfragen. Die entsprechenden Textpassagen sind darauf hin zu überarbeiten ...“⁵²

⁴⁹ 16.06.2010, mail von Ralf Kunkel (FBB) an Manuela K. (Referentin von Bereichsleiter Korkhaus)

⁵⁰ 25.02.2016: „*Flughafen Berlin-Schönefeld: Flughafenchef drohte Rechnungshofpräsident*“ (<http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-schoenefeld-flughafenchef-drohte-rechnungshofpraesident/13019634.html>)

⁵¹ 25.05.2010, mail von Ralf Wagner an Joachim Korkhaus.

⁵² FBB-Geschäftsführersitzung vom 21.07.2010, FBB 482, S. 257

Die Leiterin der Projektsteuerung, Frau Graf-Hertling, wurde offenbar auf Betreiben der FBB von ihren Aufgaben am Flughafenneubau abgezogen. Zuvor war es zu einem Konflikt mit dem Technikchef der FBB gekommen. Kritische Hinweise gehörten nicht zu ihren Aufgaben, hätte ihr Dr.-Ing. Körtgen mitgeteilt:

„Man hat gesagt: Das ist nicht ihre Aufgabe, uns hier zu sagen, dass wir einen Termin zu verschieben haben. – Das war Dr. Körtgens Originalton [...] Ich habe da widersprochen. Ich habe gesagt: Genau das sehe ich als meine Aufgabe, hierher zu kommen und auch unangenehme Themen anzusprechen. [...]“⁵³

Die Zeugin wurde nach der Geschäftsführersitzung am 26.04.2010⁵⁴ auf Betreiben der FBB vom Projekt BER abgezogen. Dem Ausschuss gab sie einen Einblick in die Unternehmenskultur auf der Flughafenbaustelle, die es offensichtlich an Fehlerkultur fehlen ließ:

„[...] Diese ganze Gliederung dieses ganzen Apparates war ja darauf ausgerichtet: Wenn einer aufzeigt, dann muss er auch schnell die Lösung mit parat haben usw., und dann wird auch gleich geprüft: Der sich jetzt gemeldet hat, ist der es nicht vielleicht selbst usw. – Deswegen haben sich auch viele weggeduckt oder sich nur auf ihr Thema bezogen.“⁵⁵

Und auch der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit sah im Untersuchungsausschuss wenig Anlass zu selbstkritischem Rückblick:

*Andreas Otto (GRÜNE): „[...] Was sind die drei größten Fehler, die Ihnen unterlaufen sind im Aufsichtsrat?“; Zeuge Klaus Wowereit: „Das ist eine hypothetische Frage.“
Andreas Otto (GRÜNE): „Nein, ich frage nach Ihrer Erinnerung.“
Zeuge Klaus Wowereit: „Dazu, kann ich Ihnen sagen, werden Sie von mir keine Einschätzung bekommen.“⁵⁶*

⁵³ Wortprotokoll der Vernehmung von Ariane Graf-Hertling, 39. Sitzung, 09.05.2014, S. 14

⁵⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Ariane Graf-Hertling, a.a.O., S. 12

⁵⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Ariane Graf-Hertling, a.a.O., S. 15

⁵⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.05.2013, S. 30

B. Projektstruktur

10. Wie sah die Struktur der Flughafengesellschaft und des Projekts Flughafenneubau BER aus?

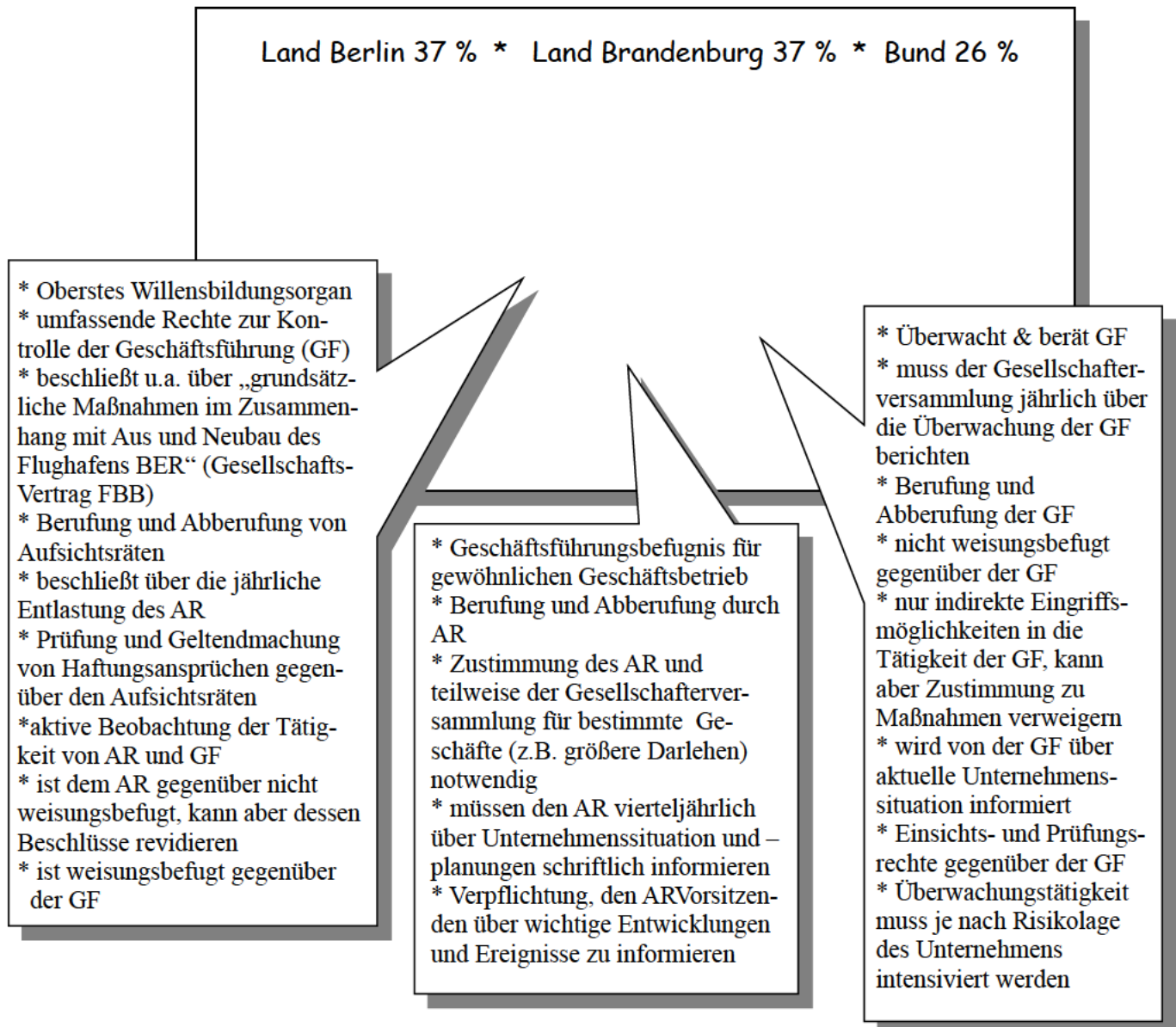
Die Mitglieder des Aufsichtsrates und die Mitarbeiter der beiden Referate in der Finanzverwaltung, das Beteiligungs- und das Bürgenreferat, haben sich in unterschiedlichem Maße für den BER zuständig und verantwortlich gefühlt. Die Mitglieder des Aufsichtsrates begleiteten die Arbeit der Geschäftsführung, aus Haftungsgründen stets bemüht, nicht in die Geschäfte einzugreifen. Der Aufsichtsratsvorsitzende hatte aufgrund regelmäßiger Kontakte mit der Geschäftsführung zusätzliche Kenntnisse, die nicht unbedingt weiter gegeben wurden. Alle anderen seitens der unterschiedlichen Senatsverwaltungen mit dem BER befassten Personen, hatten im Prinzip identische Informationsquellen zum Geschehen auf der Baustelle des BER: Die Geschäftsführung kontrollierte und veränderte im Einzelfall auch Controllingberichte des Projektsteuerers. Dieses Informations-Nadelöhr genügt möglicherweise einem gutgehenden Unternehmen mit Routinetätigkeiten, für ein Großbauprojekt waren die Informationen keinesfalls hinreichend. Das musste den handelnden Personen spätestens nach der Verschiebung im Jahr 2010 klar gewesen sein. Für eine echte Kontrolle war die Informationslage zu einseitig. Außerdem mangelte es den Berliner Vertretern an qualifizierter Unterstützung.

► **Die Gesellschafterversammlung.** Das Schaubild auf der nächsten Seite verdeutlicht das FBB-Innenverhältnis nach Gesellschaftsvertrag und rechtlichen Vorgaben. Die Realität sieht anders aus. In der FBB verdient das Verhältnis zwischen Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat besonderes Augenmerk. Im Hinblick auf die *„bei der FBB gelebte Praxis“* verwies 2015 der Landesrechnungshof Brandenburg darauf, dass es sich dabei um *„zwei unterschiedliche Organe mit jeweils eigenen Rechten und Pflichten“* handeln würde: *„Vermengt man die Sphären der Gesellschafterversammlung und des Aufsichtsrats, verlieren gesellschaftsrechtlich vorgesehene Kontroll- und Schutzmechanismen an Wirkung.“*⁵⁷

Bei einem störungsfreien Geschäftsablauf, wenn Zielvorgaben eingehalten werden und die Ertragslage keinen Grund zur Besorgnis gibt, spielen möglicherweise gesellschaftsrechtlich vorgesehene Kontroll- und Schutzmechanismen eine untergeordnete Rolle. Bei einem „aus dem Ruder“ gelaufenem Bauvorhaben, welches vor vier Jahren angeblich bereits kurz vor seiner Fertigstellung stand und dessen Kosten sich nach immer neuen Milliardenforderungen der FBB inzwischen auf über 6 Milliarden Euro angehäuft haben, sollten gesellschaftsrechtlich vorgesehene Kontroll- und Schutzmechanismen eine überragende Rolle einnehmen. Die Gesellschafterversammlung, oberstes Willensbildungsorgan einer GmbH, wurde bei der FBB jedoch auf eine in der Regel nur wenige Mi-

⁵⁷ Landesrechnungshof Brandenburg: Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, S. 70 (LRH BB 1)

nuten dauernde Zusammenkunft von Gesellschaftervertretern reduziert. Die FBB ist im Innenverhältnis formal, wie aus dieser Zeichnung ersichtlich, aufgestellt.⁵⁸



⁵⁸ Vgl. Landesrechnungshof Brandenburg: Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER, 10.07.2015, S. 46ff (LRH BB 1)

Die denkbar kurzen Gesellschafterversammlungen wurden offenbar lediglich zum Einhalten gesellschaftsrechtlicher Vorgaben einberufen und hatten lediglich formalen Charakter, wie auch der Zeuge Wowereit im Untersuchungsausschuss bestätigte:

„Ja, in der Gesellschafterversammlung, klar, da sind die Vertreter der drei Gesellschafter da, Das ist aber-- Ich habe das ja jetzt lange leiten dürfen. Es sind fast immer Formalien, also Bestätigung des - - Es gibt ja immer die Empfehlungen vom Aufsichtsrat an die Gesellschafterversammlung, die dann noch mal den Jahresabschluss mit absegnen müssen oder bestimmte Entscheidungen noch mal bestätigen müssen. Und da die ja vorher meistens getroffen sind, ist ja jetzt in der Gesellschafterversammlung selber nicht das normale Forum, wo man jetzt groß inhaltlich noch diskutiert. Da geht es sehr stark um Formalien, ob denn die Beschlüsse richtig wiedergegeben worden sind und so weiter und so fort. Es ist jetzt nicht das Gremium, wo jetzt die wesentlichen strukturellen Entscheidungen diskutiert werden, also das ist jedenfalls nicht meine Erfahrung.“⁵⁹

Als Gesellschaftervertreter fungieren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Beteiligungsverwaltungen der Anteilseigner. Im Land Berlin ist diese Verwaltung bei der Senatsverwaltung für Finanzen angesiedelt, verantwortlich u.a. für diesen Bereich war lange Jahre Finanzstaatssekretärin Frau Dr. Sudhof, die zugleich als Aufsichtsrätin der FBB fungierte. Das Problem: Bei der Überlegung, ob Haftungsansprüche gegen Aufsichtsräte geltend gemacht werden sollen, wird von hierarchisch Untergebenen keine neutrale Entscheidung zu erwarten sein. Zu den Aufgaben, die die Gesellschafterversammlung nicht mit Hierarchien in Konflikt brachte, gehörte u.a. 2008 die Beauftragung eines externen Bürgenmandatars, einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die über die 100 % - Bürgschaft der Anteilseigner für Kredite der FBB zu wachen hat.

► **Das Bürgenreferat.** Wie die Beteiligungsverwaltung bei der Senatsverwaltung für Finanzen angesiedelt, hat auch das Bürgenreferat einen formalen Bezug zur Flughafen-gesellschaft und dem Flughafenneubau BER. Das Land Berlin ist Bürge für einen 37%igen Anteil aller Kredite, die die FBB für das BER-Projekt aufgenommen hat. Ähnlich der Tätigkeit einer kreditgebenden Bank soll das Bürgschaftsreferat darüber wachen, dass die Kredite irgendwann zurückgezahlt und die Bürgschaft zurück gegeben werden kann. Dabei arbeitete das Referat mit dem Bürgenmandatar pwc zusammen. Die Informationen für alle Einschätzungen beruhten jedoch, wie bei pwc, auf Unterlagen der Geschäftsführung der FBB.

► **Der Aufsichtsrat.** Einzelne Aufsichtsratsmitglieder gehören den „zur Vorbereitung seiner Verhandlungen und Beschlüsse sowie zur Überwachung der Ausführung der Beschlüsse“ gebildeten zwei Ausschüssen an: dem Präsidialausschuss für Personalangelegenheiten und dem Finanz- und Prüfungsausschuss für „Angelegenheiten von finanzieller und wirtschaftlicher Bedeutung“.⁶⁰

⁵⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 24.05.2013, 11. Sitzung, S. 74

⁶⁰ Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Stand 05.02.2013 (Skzl 922, S. 186f). Der Aufsichtsrat wird unter § 5 (Ausschüsse) zur Bildung weiterer Ausschüsse ermächtigt und bildete den sogenannten Projektausschuss. Zur Beschreibung des Tätigkeitsfelds: In seiner Sitzung vom 16.05.2012 beauftragte der Projektausschuss (Christoffers [Vorsitz], Bomba, Wowereit, Heinrich) zB. die FBB-Geschäftsführung, Hintergründe der Vergabe an Planungs- und Objektüberwachungsaufgaben an eine einzige Firma zu erläutern (FBB 255, S. 49f); in der Sitzung vom 02.08.2013 (Bomba [Vorsitz], Christoffers, Wowereit, Heinrich) ging es um den Stand der Fi-

Vorbereitet werden die Sitzungen des Aufsichtsrats und dessen Ausschuss-Sitzungen von der sogenannten Referentenrunde, d.h. von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Aufsichtsräte und Beteiligungsverwaltungen sowie der FBB-Geschäftsführung.

Der Aufsichtsrat der FBB selbst besteht aus 15 Mitgliedern. Die Länder Berlin und Brandenburg stellen jeweils 4 und der Bund 2 Aufsichtsräte, hinzu kommen 5 Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertreter. Im Hinblick auf die langjährigen und kostenträchtigen Probleme des nach wie vor im Bau befindlichen Großprojekts liegt nahe, nach der Qualifikation der in dieses Aufsichtsgremium entsandten Personen zu fragen. Im FBB-Aufsichtsrat sind neben den Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertretern jeweils lediglich ein Vertreter der Hotel- und Bankbranche sowie acht Regierungsmitglieder oder Staatssekretäre gelistet. Notwendige Bauexpertise war bislang nicht vertreten, aber seit dem Frühjahr 2015⁶¹ ist zumindest Dr.-Ing. Lütke Daldrup als Flughafenkoordinator des Landes Berlin dabei, der auf Planungserfahrungen verweisen kann.

Es stellt sich die Frage, auf welcher fachlichen Grundlage der Aufsichtsrat die ihm qua Gesellschaftsvertrag übertragene Überwachungsaufgabe der Geschäftsführung erfüllen und in den Controllingsberichten dargestellte Probleme bewerten konnte. Dem langjährigen Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit – und nach seiner Auskunft auch dem Bund – drängten sich diese Fragen offenbar nicht auf:

„Der Aufsichtsrat hat in einer sehr ausführlichen Art und Weise - und das bezieht sich nicht nur auf die Aufsichtsratssitzungen, die ja vorgesehen sind als mindestens einmal halbjährlich, aber im Schnitt einmal vierteljährlich - getagt und sich umfassend über die Weiterentwicklung und die strategischen Entscheidungen des Flughafenbaus und der Belange des Unternehmens informieren lassen.“⁶²

„[...] Es wurde ja auch erörtert, ob da jetzt immer der Gegensatz Politiker-Experten [...] Der Bund hat für sich ganz eindeutig und ohne mit der Wimper zu zucken erklärt, seine Staatssekretäre sind Experten seien, und die bleiben selbstverständlich da drin. So weit zum Thema Experten, ja oder nein. Das kann man natürlich per Definition so auch machen. Ein bisschen mehr Prüfung, Selbstreflexion hätte auch nicht schaden können, aber gut. [...]“⁶³

Anzunehmen, dass ein fachkompetent besetzter Aufsichtsrat im Frühjahr 2013 eine andere Entscheidung getroffen hätte. Ursprünglich war vorgesehen und auch bereits beschlossen worden, nach den Erfahrungen mit den ersten Verschiebungen der Flughafeneröffnung, sich zusätzlich über ein externes Controlling über den Projektfortschritt informieren zu lassen. Nachdem ein neuer

finanzierung, Fertigstellung des BER, Risikomanagement und die damals geplante Teilbetriebnahme Pier Nord. (Skzl 930, S. 68ff)

⁶¹ „Flughafenkoordinator Lütke Daldrup: Es ist ein Ärgernis, dass wir am BER noch nicht fertig sind“, Berliner Zeitung, 07.11.2015

⁶² Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.05.2013, S. 5

⁶³ Wortprotokoll des Ausschusses Wohnen, Bauen und Verkehr, Aussage Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit, 23.01.2013, 21. Sitzung, S. 29

Geschäftsführer berufen wurde, war der Beschluss wieder aufgehoben worden.⁶⁴ Die Begründung, der neue Geschäftsführer Dr. e. h. Mehdorn hätte diese Maßnahme möglicherweise als Misstrauensvotum deuten können,

Zeuge Matthias Platzeck: „[...] Ich glaube aber – [...], dass die Idee zurückgestellt wurde mit der Einstellung von Herrn Mehdorn, und das kann ich mir unter anderem aus dem vorhin Gesagten so erklären, dass wir Herrn Mehdorn quasi nicht mit einem von ihm so möglicherweise empfundenen Misstrauensvotum begegnen wollten, [...]“⁶⁵

überzeugt nicht.

Nach dem zur Bewältigung des Großprojekts Flughafenneubau notwendigen Sachverstand muss an anderer Stelle gesucht werden. Nach Auskunft des Zeugen Wowereit nicht bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FBB („zu dusslig“), weshalb für Controlling, Steuerung, Objektüberwachung und Planung nebst diversen Gutachtern viel Geld ausgegeben werden musste:

„[...] gebaut werden muss – noch mal – vor Ort und natürlich dann mit der Sachkompetenz, die auch teuer bezahlt wird. Und auch Controlling, auch Steuerung, auch Objektüberwachung und natürlich die Planung, auch noch diverse Gutachter – sind alles nicht Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, die da zu dusslig sind.“⁶⁶

Dennoch ist anzunehmen, dass sich der Aufsichtsrat bei der Besetzung der FBB-Geschäftsleitung – ebenso wie die Geschäftsleitung bei der Besetzung des Unternehmensbereichs „Planung und Bau“ – für das Engagieren von Fachpersonal entschieden hat. Auch der Landesrechnungshof Brandenburg attestiert dem Baubereich der FBB „erhebliche Schwachstellen“:

„[...] Aussagen von Projektbeteiligten und Gutachtern belegten, dass im Betrachtungszeitraum Juni 2010 bis Februar 2013 erhebliche Schwachstellen in der Aufbau- und Ablauforganisation des Bereichs Planung & Bau hinsichtlich Funktionstrennung, Baumanagement und -controlling, Nachtragsmanagement, Projektsteuerung und Kompetenz der handelnden Personen (fort-)bestanden.[...]“⁶⁷

Da die Eröffnung des Flughafens 6 Jahre nach der ersten Verschiebung weiterhin auf sich warten lässt, wurden dabei weder stets die richtige Wahl getroffen noch Strukturen für einen kosten- und termingerechten Abschluss des Großprojekts geschaffen.

⁶⁴ 12.04.2013, Protokoll der 114. FBB-Aufsichtsratssitzung (FBB 526, o.Paginierung)

⁶⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Matthias Platzeck, 57. Sitzung, 26.02.2016, S. 19

⁶⁶ Wortprotokoll des Ausschusses Wohnen, Bauen und Verkehr, Aussage Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit, 23.01.2013, 21. Sitzung, S. 26

⁶⁷ Landesrechnungshof Brandenburg: Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, S. 248

► **Der Aufsichtsratsvorsitzende.** Aufgrund der Besetzungspraxis für die Gremien durch den Senat hatte die herausgehobenste Position seitens der Berliner Vertreter stets der Aufsichtsratsvorsitzende inne. In der Zeit von 2001 bis 2013 und von 2013 bis 2015 war das der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit. Die besondere Stellung und die Anforderungen an die Tätigkeit von Aufsichtsratsvorsitzenden werden u. a. im Berliner Corporate Governance Kodex beschrieben, der in der Fassung von 2009 dazu folgendes aussagt:

„Der Aufsichtsratsvorsitzende soll mit der Geschäftsleitung – insbesondere mit dem Vorsitzenden/dem Sprecher – regelmäßig Kontakt halten und die Strategie für das Unternehmen, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement auch außerhalb der Aufsichtsratssitzungen beraten. Er ist über wichtige Ereignisse unverzüglich zu unterrichten, sofern diese für die Beurteilung der Lage, der Entwicklung und der Leitung des Unternehmens von Bedeutung sind. Dem Aufsichtsratsvorsitzenden obliegt die Unterrichtung der Mitglieder des Aufsichtsrates und ggf. die Einberufung einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung.“⁶⁸

Die Stellung des Aufsichtsratsvorsitzenden bedeutete bzgl. des Flughafenprojektes regelmäßig ein Informationsvorsprung gegenüber den anderen Mitgliedern des Gremiums. Über die praktischen Auswirkungen äußert sich der Referent des Aufsichtsratsmitgliedes Frank Henkel.⁶⁹ Der Innensenator äußerte sich im Untersuchungsausschuss ebenfalls zu den Kommunikationsprozessen:

Andreas Otto (GRÜNE): „Also Ihr Referent schreibt Ihnen auf, Sie sind abgehängt von wichtigen Informationen, und das ist für Sie: Glas halb voll?“

Zeuge Frank Henkel: „Nein! Das ist für mich der Anlass, dafür zu sorgen, dass ich angekoppelt werde an Informationen; und den Punkt gab es, und deshalb ist auch das kein Widerspruch.“⁷⁰

Die Aussagen machen deutlich, dass der Regierende Bürgermeister die anderen Berliner Vertreter nicht in alle Vorgänge einbezog. Die Arbeit des Regierenden Bürgermeisters Wowereit als Aufsichtsratsvorsitzender wurde auch mehrfach im Abgeordnetenhaus diskutiert. Im Hauptausschuss wurde anlässlich der im Sommer 2010 beschlossenen Verschiebung der Eröffnung im Rahmen eines Fragenkatalogs der FDP-Fraktion auch die Zusammenarbeit innerhalb der Gremien thematisiert:

Frage: „Wie stellt sich die Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat in der Frage der Kosten- und Zeitplanung detailliert dar? Wie und in welchen Abständen erfolgt bspw. Der Informationsaustausch zwischen der Geschäftsführung und dem

⁶⁸ Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen vom 17. Februar 2009, Anlage 7, Berliner Corporate Governance Kodex, S. 4, Ziffer 3

⁶⁹ Vgl. Auszug von Dokument SenInn 3, S. 5 -7 im Anhang, B.2; vgl. dazu im Anhang auch Anlage A.9: Auszug aus dem Wortprotokoll Frank Henkel

⁷⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 78

Aufsichtsratsvorsitzenden?“

Antwort: „Der Regierende Bürgermeister ist nicht nur Aufsichtsratsvorsitzender der FBS und Mitglied im sogenannten Projektausschuss BBI, sondern auch Vorsitzender der Gesellschafterversammlung der FBS und Vorsitzender des Präsidialausschusses des Aufsichtsrates der FBS. Dementsprechend intensiv und regelmäßig ist der Informationsaustausch des Regierenden Bürgermeisters mit der Geschäftsführung. Darüber hinaus hat der Regierende Bürgermeister die Senatskanzlei beauftragt, kontinuierlich den Projektfortschritt zu beobachten und Stellungnahmen der Geschäftsführung einzuholen.“⁷¹

Aus der Antwort wird deutlich, dass die Vertretung des Landes Berlin auf den Aufsichtsrat und hier auf den regierenden Bürgermeister ausgerichtet ist. Diesem Anspruch gerecht zu werden, ist nicht einfach. Dazu gehört nicht nur ausreichend Zeit für die Aufgabe, sondern auch ein qualifizierter Mitarbeiterstab. An beidem mangelte es dem Regierenden Bürgermeister Wowereit. Nicht nur, dass neben den Regierungsgeschäften zu wenig Zeit blieb, auch der Mitarbeiterstab war der Aufgabe nicht angemessen. Über die entsprechende Arbeitsgruppe in der Senatskanzlei informierte der Zeuge Mende:

Andreas Otto (GRÜNE): „[...] Sie haben vorhin gesagt, Sie sind Teil einer Arbeitsgruppe Flughafen in der Abteilung III, Referat B. Das klingt so ein bisschen nach „ferner liefern“, Vielleicht könnten Sie uns kurz noch mal sagen, wie groß diese Arbeitsgruppe ist und was die Leute für eine Qualifikation haben und was die neben dem Flughafen noch alles gemacht haben.“

Zeuge Bodo Mende: „Die Arbeitsgruppe besteht aus zwei Leuten.“⁷²

Zu seiner beruflichen Qualifikation berichtete der Zeuge Mende:

„Andreas Otto (GRÜNE): „Was ist Ihre Ausbildung?“

Zeuge Bodo Mende: „Ich bin Jurist und Soziologe.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Und Herr Prahl ist Beamter, haben Sie gesagt. Im technischen oder nichttechnischen Dienst?“

Zeuge Bodo Mende: „Ich glaube, im nichttechnischen Dienst.“⁷³

Angesichts der nicht verankerten Qualifikation für bauliche Großprojekte stellt sich die Frage, ob der Aufsichtsratsvorsitzende zur Beurteilung entsprechender Vorlagen und Prozesse des BER-Projektes fachliche Hilfe von andern Senatsverwaltungen in Anspruch genommen hat. Dazu gab der Zeuge Wowereit zu Protokoll:

⁷¹ Rote Nr. 2095C vom 5.Juli 2010, Frage Nr. 6

⁷² Wortprotokoll der Vernehmung von Bodo Mende, 14. Sitzung, 06.09.2013, S. 62

⁷³ Wortprotokoll der Vernehmung von Bodo Mende, a.a.O., S. 64

Andreas Otto (GRÜNE): *„Sie haben vorhin gesagt, die hätten auch mit anderen Senatsverwaltungen zusammengearbeitet. Wie sah denn die Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aus?“*

Zeuge Klaus Wowereit: *„Die Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sah so aus: Wenn Themen, die in die Verkehrsfragen oder luftverkehrsrechtlichen Fragen kamen, dann hat da natürlich auch eine Zuarbeit stattgefunden.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Was war mit Baufragen?“*

Zeuge Klaus Wowereit: *„Mit Baufragen nicht im direkten Zusammenhang.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Also Sie haben auch bei Vorlagen, wo es, sage ich mal, um Millionen-Baufträge ging oder um Planungsfragen, die ab und an im Aufsichtsrat aufgetrumpft sind, nicht die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung um fachliche Hilfe gebeten?“*

Zeuge Klaus Wowereit: *„Wenn Planungsfragen anstanden, die Berliner Rechtssituationen betroffen haben oder Verkehrsfragen und so, dann ist natürlich auch die Verkehrsverwaltung gefragt worden, aber wenn Sie meinen, dass bei jeder einzelnen baufachlichen Frage eine extra Expertise von der Bauverwaltung eingeholt worden ist, dann ist das nicht erfolgt.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Also zu baulichen Fragen, den Bau des Terminals, haben Sie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht konsultiert?“*

Zeuge Klaus Wowereit: *„Nein, wir haben auch nicht zu jeder einzelnen Finanzfrage oder zu sonstigen Fragen regelmäßig andere Verwaltungen kontaktiert, sondern das ist Aufgabe der Geschäftsführung des Flughafens und nicht der einzelnen Fachverwaltungen.“⁷⁴*

Aus diesen Ausführungen wird deutlich, dass der Regierende Bürgermeister Wowereit nicht den Anspruch hatte, sich die eher technischen Projektdetails der Vorlagen der Geschäftsführung durch Senatsmitarbeiter aufbereiten zu lassen. Er verließ sich regelmäßig auf die Informationen der Geschäftsführung.

► **Die Geschäftsführung.** Neben der Bauherrenfunktion in Sachen Flughafenneubau, ist die FBB für den Betrieb der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld zuständig. Ein breites Aufgabenspektrum, für das vom Aufsichtsrat gesamtverantwortlich als Sprecher der Geschäftsführung Dr. Rainer Schwarz (2006 – 2013) eingesetzt wurde. Das Thema Flughafenbau fiel weitgehend in den Verantwortungsbereich des zum Geschäftsführer Technik berufenen Dr.-Ing. Manfred Körtgen (2008 – 2012). Von dem technischen Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen trennte sich der Aufsichtsrat wenige Tage nach der überraschenden Absage der Inbetriebnahme Anfang Juni 2012. Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen hatte u.a. die Funktionstüchtigkeit der Projektorganisation falsch bewertet. Im Protokoll der Geschäftsführungssitzung (vier Tage nach der vom Aufsichtsrat verkündeten ersten Verschiebung der Inbetriebnahme 2010) wird unter TOP 5.4 Neuorganisation und ein neues Controlling für BBI vermerkt, das Projektcontrolling habe sich nach Meinung des technischen Geschäftsführers im Unternehmensbereich B bewährt. Der Sprecher der Geschäftsleitung teilte diese Einschätzung nicht.

⁷⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.05.2011, S. 40

„Nach Auffassung von GS (Anm.: gemeint ist Dr. Schwarz) habe die TGA-Thematik gezeigt, dass das bisherige Berichtswesen nicht frühzeitig über die prekäre TGA-Problematik und deren Auswirkungen informiert hätten. GS hält es für zwingend erforderlich, dass aus der B-Organisation (Anm.: gemeint ist der Baubereich der FBB) in die GF-Sitzung stringent über die tatsächliche Situation berichtet wird, damit die GF frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen einleiten kann. GS regt eine kontinuierliche Berichterstattung der Projektbeteiligten in der GF-Sitzung an. Die Zusammenarbeit mit den Projektbeteiligten ist nach Auffassung von GS zu verbessern, damit nicht wie in der Vergangenheit widersprüchliche und unterschiedliche Sichtweisen nach außen getragen werden. [...] GT (Anm.: gemeint ist Dr.-Ing. Körtgen) wird in der GF-Sitzung am 14.07.2010 Lösungsvorschläge für eine Verbesserung des Controllings BBI einbringen.“⁷⁵

Dr.-Ing. Körtgen hatte insbesondere darauf geachtet, dass in den vierteljährlichen Controllingberichten, die zunächst an ihn, und nach Einarbeitung seiner Überarbeitungen/Korrekturen an den Aufsichtsrat gingen, allzu kritisches über den Bauablauf nicht vermerkt wurde.⁷⁶ Dr.-Ing. Körtgens Nachfolger, Horst Amann (2012 – 2013), stellte eine umfangreiche Liste von Baumängeln zusammen. Er konnte das Beheben der Mängel nicht mehr veranlassen, weil der Aufsichtsrat zwischenzeitlich Dr. e. h. Hartmut Mehdorn (2013 – 2015) zum Vorsitzenden der Geschäftsführung berief, der wiederum mit dem sogen. SPRINT-Team eine andere Inbetriebnahmestrategie verfolgte. Seine Nachfolge trat auf Veranlassung des Aufsichtsrats 2015 Dr.-Ing. Karsten Mühlenfeld an.

► **Generalplaner, Ausführungsplaner und Objektüberwacher.** Die Planungsgemeinschaft bbi (pgbbi), bestehend aus den Architekturbüros gmp und J.S.K. sowie der Firma IGK-IGR, wurde von der FBB 2005 mit Generalplanungsaufgaben für das Fluggastterminal betraut. 2006 erhielt die pgbbi zudem den Auftrag, die Objektüberwachung zu übernehmen. Die Vergabe der Generalplanung und Objektüberwachung an eine einzige Firma ist nach HOAI möglich und wird oft praktiziert. Ob die Vergabe beider Aufgabenbereiche jedoch bei der Flughafenbaustelle eine sinnvolle Entscheidung war, ist zweifelhaft. Der Brandenburger Landesrechnungshofbericht kritisierte zudem, dass 2008 die pgbbi auch den Auftrag für die Ausführungsplanung erhielt: „Infolge dieser umfassenden Vereinigung von Planungs- und Überwachungsaufgaben war ausgerechnet bei hochrelevanten Ingenieurleistungen im Bauvorhaben BER die Trennung von ausführenden und überwachenden Tätigkeiten nicht gewährleistet. Eine solche Funktionstrennung stellt jedoch die Grundanforderung an ein wirksames Kontrollsystem dar.“⁷⁷

Ohne wirksames Kontrollsystem, nach dem man im Bauablauf des Projekts BER vergeblich fahndet, kann keine geordnete Fertigstellung und schon gar keine im prognostizierten Kostenrahmen stattfinden. Als nach der ersten Inbetriebnahme auch die zweite, mit großem PR-Aufwand angekündigte Eröffnung des neuen Flughafens kleinlaut abgesagt werden musste, wurden Verantwortliche für das Desaster benötigt. Mit ihren Fehlentscheidungen und strukturellen

⁷⁵ FBB-Geschäftsführersitzung vom 30.06.2010, TOP 5.4, FBB 482, S. 239F; vgl. dazu im Anhang Anlage A.5: Auszug aus dem Wortprotokoll Hans-Joachim Paap

⁷⁶ Vgl. Frage Nr. 9 des Sondervotums

⁷⁷ Landesrechnungshof Brandenburg: Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, S. 114 (LRH BB 1)

Problemen mochten sich Verantwortliche und Initiatoren des Großprojekts, d.h. der Aufsichtsrat, ebenso wenig befassen, - wie auch die, sich aus der großen Koalition in der 17. Legislaturperiode im Berliner Abgeordnetenhaus ergebenden Mehrheit im Untersuchungsausschuss BER in den Schlussbewertungen des vorliegenden Endberichts.⁷⁸ Neben Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen, der vorzugsweise den Fertigstellungsgrad und aufgetretene Probleme beschönigte, bot sich die pgbbi als nahezu perfekte Plattform für Schuldzuweisungen an. In der ersten Aufsichtsratssitzung nach der überraschenden Absage, trennte man sich nicht nur von dem technischen Geschäftsführer, sondern auch von der pgbbi.⁷⁹ Offenkundig war die pgbbi mit der Erstellung und Überarbeitung von Plänen weder nachgekommen noch wurden diese teilweise in der geforderten Qualität geliefert.⁸⁰ Dies wurde von dem verantwortlichen Projektleiter der pgbbi, dem Zeugen Paap auch eingeräumt.⁸¹ Mit dem Überwälzen der kompletten Verantwortung auf die in der Aufsichtsratssitzung Gekündigten, wird nicht nur der Blick auf die Verantwortlichkeit des Aufsichtsrats verstellt, sondern auch auf die der Projektsteuerung.

► **Die Projektsteuerung.** Christian Manninger vom Projektsteuerer WSP CBP, umriss Ende Januar 2013 vor dem Bauausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses knapp seine Tätigkeit am BER mit den Worten:

„[...] Wir sind verantwortlich für die gesamte Projektsteuerung am Flughafen. Wir sind im September 2004 beauftragt worden und seitdem durchgängig tätig. Wenn man jetzt über das Leistungsbild Projektsteuerung diskutieren will, ist das auch immer sehr individuell zu sehen. Insofern sind wir vom Grundsatz her für die Termine, für die Kosten, für die Qualitäten verantwortlich, aber wie Sie aufgrund der Projekthistorie der letzten acht Jahre sicherlich verstehen werden, ist dieses Leistungsbild dann immer wieder einzelnen Veränderungen unterworfen, je nachdem, wie letztendlich im Projekt der weitere Ablauf gewesen ist.“⁸²

Da davon ausgegangen werden durfte, dass der für „Termine, Kosten und Qualitäten“ verantwortliche Projektsteuerer den Überblick über das Großprojekt hat, sorgte Manningers Äußerung zum aktuellen Stand der Baustelle für Irritation:

„Wir brauchen eine umfassende und flächendeckende Bestandsanalyse bzw. Bestandsaufnahme. [...] Eine Bestandsanalyse haben wir ja schon, aber diese flächendeckende Bestandsaufnahme haben wir bisher nicht. Dann benötigen wir zwingend einen Abgleich der Planung mit dem

⁷⁸ Vgl. Wertungsteil Schlussbericht, S. 367ff

⁷⁹ Zu den Hintergründen der Kündigung der pgbbi und deren Auswirkungen vgl. Fragen Nr. 28 und 29 des Sondervotums

⁸⁰ Vgl. zur Entlassung pgbbi im Anhang Anlagen A.1, B.1, B.3

⁸¹ *„[...] Ich habe nicht gesagt, dass alle anderen schuld sind außer uns. Wir haben Fehler gemacht, natürlich haben wir Fehler gemacht. Wir haben dafür auch Mängelrügen bekommen und auch Honorareinbehalte für Bereiche, wo wir nicht geleistet bzw. schlecht geleistet haben. Wir haben ja sogar die ganze Planung der Technikzentralen zurückgegeben, das Honorar zurückgegeben. [...]“* (Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Joachim Paap, 14.03.2014, 24. Sitzung, S. 69)

⁸² Wortprotokoll des Ausschusses Wohnen, Bauen und Verkehr, Aussage Christian Manninger, 23.01.2013, 21. Sitzung, S. 7

gebauten Zustand. [...]“⁸³

Konnte es sein, dass der Projektsteuerer nicht weiß, was aufgrund welcher Planung baulich realisiert wurde?

Diesen Verdacht hegte eine Woche vor der Bauausschuss-Sitzung auch der damalige technische FBB-Geschäftsführer Amann, als er sich im Aufsichtsrat über die unklare Vertragslage mit dem Projektsteuerer beklagte. Die Aufgaben des Projektsteuerers bestünden demnach eher in einer buchhalterischen Verwaltung und nicht im Projektcontrolling.⁸⁴ Darauf war es bei der Projektsteuerung des BER offenkundig hinausgelaufen. Die Geschäftsleitung war daran nicht unbeteiligt, wie der Zeuge Manninger im Untersuchungsausschuss ausführte:

„[...] es ist ja so, und vielleicht muss ich das auch noch mal was das Gesamtverständnis einer Projektsteuerung angeht - - Natürlich ist der Vertrag der Projektsteuerung sehr weitgehend, allerdings bin ich immer darauf angewiesen, erstens, dass ich die Informationen auch so bekomme, wie sie da sind. Wenn ich sie nicht bekomme, weiß ich gar nicht, dass es so etwas gibt. Das ist das eine. Und das andere Maßgebliche ist, und es steht auch in jedem Projektsteuerungsvertrag drinnen, dass ich immer zwingend auf eine enge Abstimmung mit dem Bauherrn angewiesen bin. Und das ist immer so ein, sage ich mal, ein Geben und Nehmen. Also, trete ich zu massiv auf als Projektsteuerer, dann bin ich ganz klar bei so einem Projekt der Projektverhinderer, dann läuft gar nichts mehr. Also muss ich versuchen, mit dem Bauherrn gemeinsam einen Weg zu finden. [...]“⁸⁵

⁸³ Wortprotokoll des Ausschusses Wohnen, Bauen und Verkehr, Aussage Christian Manninger, a.a.O., S. 9

⁸⁴ 16.01.2013, Protokoll der 111. FBB-Aufsichtsratssitzung (FBB 526, o.Paginierung)

⁸⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Christian Manninger, 34. Sitzung, 07.11.2014, S. 11f

C. Standortsuche und Konsequenzen

11. Wurden bei der Entscheidung für den stadtnahen Standort Schönefeld die Lärmschutzbedürfnisse der Anrainerinnen und Anrainer ausreichend berücksichtigt?

Die Standortfrage des neuen Berliner Flughafens wurde letztlich politisch entschieden, Lärmschutzbedürfnisse der Anrainerinnen und Anrainer spielten dabei keine ausgeprägte Rolle. Die Berliner CDU, in der ersten Hälfte der neunziger Jahren als größerer Partner in einer Koalition mit der SPD, hielt Schönefeld für den geeigneten Standort. Die Standortentscheidung hatte absehbar gravierende Auswirkungen für die Bewohner der dicht besiedelten Umgebung des neuen Großflughafens. Im Untersuchungsausschuss BER forderte 2013 einer der damals handelnden Akteure, der frühere Regierende Bürgermeister Diepgen, beim Schallschutz am BER solle „lieber geklotzt als gekleckert“ werden, zudem sei er damals nicht von Starts und Landungen rund um die Uhr ausgegangen. Merkwürdigerweise bestand jedoch die Flughafengesellschaft, deren Aufsichtsratsvorsitzender 1999 Diepgen hieß, bei ihrem Planfeststellungsantrag auf einem 24-Stunden-Betrieb des neuen Großflughafens.

Die Wachstumseuphorie nach der Wiedervereinigung war in Berlin besonders ausgeprägt, das drückte sich nicht nur in Bauboom und Bankensektor aus, sondern auch beim Luftverkehr. Da dieses Wachstum in den innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof nur begrenzt war, wurde zusammen mit Brandenburg und anfangs darüber hinaus, ein Standort für einen Großflughafen gesucht. Er sollte rund um die Uhr betrieben werden und unbeschränkt wachsen können. Prognosen gingen von bis zu 100 Millionen Passagieren im Jahr aus, die über mindestens vier Pisten abgewickelt werden sollten. Im gemeinsamen Raumordnungsverfahren wurden die Standorte Jüterbog Ost, Sperenberg und ausdrücklich auch Schönefeld untersucht. Dabei wurde Schönefeld wegen der zu erwartenden Lärmbetroffenheiten und der komplizierteren Erweiterbarkeit in einem Raumordnungsverfahren als der ► **ungeeignetste Standort** ermittelt. Da die Anteilseigner der damaligen Flughafenholding sehr unterschiedliche Interessen hatten, wurde nicht einfach nach der Empfehlung des Raumordnungsverfahrens der ► **geeignetste Standort** weiter verfolgt.

Die Anteilseigner Brandenburg, Berlin und der Bund verfolgten jeweils ihre eigenen Interessen und wollten ihre Favoriten durchsetzen. Brandenburg bevorzugte mit Sperenberg einen berlinferneren Standort, entsprechend ihrer Landesplanung der „Dezentralen Konzentration“. Dies bestätigte auch der Zeuge Dr. Martin im Untersuchungsausschuss:

„Natürlich - das kann ich aus meiner ganz allgemeinen Erinnerung auch noch rekonstruieren - war das Land Brandenburg vorzughaft daran interessiert, einen stadtfernen Standort zu entwickeln - aus nachvollziehbaren Gründen -, und das Land Berlin war interessiert, einen stadtnahen oder näheren Standort zu entwickeln - auch aus nachvollziehbaren Gründen.“⁸⁶

Das Mitte der 1990er Jahre von der CDU geführte Berlin bevorzugte hingegen Schönefeld und war sich aus unterschiedlichen Gründen mit dem Bund einig. Beim Raumordnungsverfahren warf Berlin den Brandenburgern vor, das Raumordnungsverfahren zu Gunsten von Sperenberg beeinflusst zu haben.

„Die Nachfragen waren darauf gerichtet - und das liest man dann auch in meinen Vermerken -, die Benachteiligung, die Schönefeld erfahren hatte, und die zu gute Bewertung von Sperenberg jedenfalls aufzuklären und gegebenenfalls so Gerechtigkeit herzustellen, dass man auf dieser Grundlage eine Standortentscheidung treffen konnte. Es ging überhaupt nicht darum, irgendwie jetzt Sperenberg zu benachteiligen und Schönefeld gutzureden, weil auch das ja in dem Konzert derer, die beteiligt waren, nicht machbar gewesen wäre. Wichtig war, dass für oder - besser gesagt - gegen die beiden Standorte, die noch übrig blieben, allesamt gute Gründe sprachen, sowohl dafür als auch dagegen. - Das war die Situation.“⁸⁷

Berlin wollte mit dem Bund allerdings nicht Brandenburg einfach überstimmen und hätte das politisch, angesichts der Verhandlungen über eine Länderfusion, nicht durchhalten können. Eine Strategie wurde gesucht, um Schönefeld durchzusetzen. Und wurde mit der Finanzierung der Verkehrsanbindung gefunden. Mit dem Anfang der 1990er Jahre beschlossenen ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan war die Finanzierung der Bundesstraßen und Schienenwege beschlossen worden. Eine Anbindung Sperenbergs war im Gegensatz zu Schönefeld nicht darin enthalten. Zum Flughafen Schönefeld führte die im Berliner Flächennutzungsplan von 1994 festgelegte Trasse der A113 die Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans war und damit die Finanzierungszusage des Bundes hatte.

Trotz unterschiedlicher Positionen einigten sich 1995 der damalige Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU), der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) und der damalige Brandenburger Ministerpräsidenten Manfred Stolpe (SPD) in einer Zwischenvereinbarung auf den Standort Sperenberg. Allerdings unter der Voraussetzung, dass binnen eines Jahres die Finanzierung der Verkehrsanbindung geklärt wird. Es war jedoch kein Geheimnis, dass Brandenburg die Finanzierung nicht allein stemmen konnte. Letztlich scheiterten Brandenburgs Bemühungen, Unterstützung in der Finanzierungsfrage vom Bund zu bekommen.

Nach der durch Brandenburger Bürgerinnen und Bürger abgelehnten Länderfusion und dem Scheitern bei der Finanzierung der Verkehrsanbindung von Sperenberg, gab sich Manfred Stolpe 1996 geschlagen. Er stimmte dem sogenannten „Konsensbeschluss“ zu. Damit war der Ausbau von Schönefeld als einzigem Flughafen für Berlin Brandenburg besiegelt. Festgelegt wurde weiterhin, dass Tempelhof und Tegel geschlossen werden sollten und der Bau des neuen Flughafens privat finanziert und dann die Flughafengesellschaft ebenfalls privatisiert werden sollte.

Zeuge Klaus Böger: „Warum ist es dann dazu gekommen, dass in '96 das Ganze [Sperenberg] gescheitert ist? - Einmal ergibt schon diese Aussage aus der Senatskanzlei dass eben aus Berliner Sicht dort erhebliche

⁸⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Herbert Martin, 5. Sitzung, 11.01.2013, S. 59

⁸⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Alexander Straßmeir, 5. Sitzung, 11.01.2013, S. 9

Widerstände waren, die zum größten Teil auch darauf beruhten, dass man sagte: Das liegt viel zu weit weg. Berlin ist der Hauptanziehungspunkt, und das kann man der Bevölkerung gar nicht vermitteln; zum anderen, dass dort die Kostenstruktur vielleicht noch höher ist als bei Schönefeld. - Das habe ich hier gelernt. Klar war, dass der Bund zur damaligen Zeit - der Bundesverkehrsminister hieß, glaube ich, Wissmann, der Finanzminister hieß Waigel, der Kanzler Kohl - bei aller Sympathie für die neue Hauptstadt Berlin auch bestimmte sozusagen andere Interessen verfolgt hat. Ich glaube, dass relativ klar der Bund gesagt hat: Wir bezahlen nicht die Anbindung, das ist zu teuer. Ich glaube, dass dahinter, das wusste ich vielleicht damals nicht so genau, aber heute glaube ich, dass es ziemlich sicher ist, dass dahinter auch eine Prioritätenentscheidung stand dergestalt, dass Frankfurt einerseits und München andererseits parallel ausgebaut als Umsteigeflughafen für Deutschland ausreichen und dass sich insbesondere die Lufthansa entsprechend vereinbart hatte, es gab und gibt natürlich immer Verbindungen zwischen Lufthansa und Bundesverkehrsministerium, dass man das deutlich gemacht hat. Dass regionale Interessen in der Politik manchmal eine Rolle spielen, Herr Vorsitzender, will ich hier betonen, wenn Sie an die Parteizugehörigkeit des damaligen Finanzministers denken. Es ist so. Der Bund war dort sehr klar, und Berlin war in der Position, abwägend, für mich damals in der Eindeutigkeit wie dieser Vorlage war mir das nicht so klar, sodass wir eben dann relativ schnell damit konfrontiert wurden, dass Sperenberg nicht möglich war.“⁸⁸

Zeuge Eberhard Diepgen: „Der Bund war immer für Schönefeld. Und die Abwägungsentscheidung - auch mit Rücksichtnahme auf all die politischen Entwicklungen in der Region Berlin-Brandenburg - von Berlin war, dass wir da nicht einfach durchgepaukt haben - Schönefeld. Wir hätten ja eine Mehrheitsentscheidung oder so etwas machen – obwohl man das eigentlich da nicht konnte, politisch nicht, ich weiß gar nicht, ob man es juristisch konnte. Nein, das ist übrigens kein - - Es ist keine plötzliche Entscheidung für Schönefeld, sondern es ist wirklich ein Prozess über ein Jahr, und es ist ein Prozess, wo man dann die verschiedenen Gewichtungen - ich habe vorhin ja auf einige Punkte hingewiesen -, wo man die im Zusammenhang noch mal machte, Wenn wir jetzt hier vorm Gericht wären und erläutern müssten, warum und dergleichen, dann würde ich wahrscheinlich die Behauptung aufstellen: In der Schlussphase ist durch die Finanzierungsfrage, die Brandenburg nicht halten konnte, dann die Gewichtung endgültig in die Richtung Schönefeld gelaufen.“⁸⁹

Zeuge Dr. Manfred Marz: „[...] Aber diese drei Gründe würde ich noch mal aufführen. Also: Wissmann war in den Aufsichtsräten von Frankfurt

⁸⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Böger, 5. Sitzung, 11.01.2013, S. 70

⁸⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Eberhard Diepgen, 6. Sitzung, 01.02.2013, S. 54

und München und wollte verhindern, dass hier im Ostteil ein weiteres Drehkreuz entsteht. Es sollte eben nur ein Flughafen mit Zubringerfunktion werden, wie das jetzt vermutlich auch passiert. Und den zweiten Grund, den kennen Sie ja auch, und Ferdi Breidbach macht das ja auch deutlich in dem Zwischenbericht. Die LPG-Bauern haben nach 1990 ihr zu Schönefeld benachbartes Ackerland an Spekulanten verkauft, die ihre Steueroase in Liechtenstein hatten. Berlin und das Land Brandenburg haben diese Flächen wieder zurückgekauft gegen viel Geld, und dafür müssen bis heute hohe Zinsen bezahlt werden. Das war die Frage des benachbarten Landes. Das finden Sie in Ihren Zwischenberichten ja auch. Und der dritte Grund war: Der Bau eines Flughafens in Sperenberg einschließlich der Verkehrsanbindung hätte nach damaliger Sicht ca. 8 Milliarden DM gekostet, und das wäre aus damaliger Sicht teurer geworden als Schönefeld. Man wollte nicht - der Bund ist ja mit 26 Prozent an den Unkosten beteiligt -, man wollte nicht, dass so eine hohe Investitionssumme in den Osten fließt. Also das waren die drei Gründe, die immer wieder betont wurden in den Neunzigerjahren und die an sich jeder wusste.“⁹⁰

Im Nachgang des Konsensbeschlusses übernahm der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft die Standortentscheidung der Eigentümer und gründete eine Tochtergesellschaft, die Projektplanungsgesellschaft (PPS GmbH), die im weiteren die Planfeststellung mit der Beauftragung der notwendigen Untersuchungen, Gutachten und Erstellung von weiteren Unterlagen befasst war.

Die Flughafengesellschaft wollte das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz für das Planfeststellungsverfahren nutzen. Man versprach sich einen Vorteil von dem dort vorgesehenen verkürzten Rechtsweg für Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss. Das befristete Gesetz sollte im Jahr 1999 auslaufen, was die Flughafengesellschaft zur Eile antrieb.

Im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses wird bei der Standortdiskussion auch auf die Positionen der damaligen Berliner Oppositionsparteien eingegangen. Deshalb wollen wir auf die damalige Position von Bündnis 90/Die Grünen verdeutlichen. Der Bündnisgrüne Antrag, der im Abschlussbericht erwähnt wird hatte folgenden Wortlaut:



⁹⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Manfred Marz, 55. Sitzung, 29.01.2016, S. 34

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Grüne (AL)/UFV

über **Kein Großflughafen Berlin-Brandenburg-International (BBI)**

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, über die Teilhaberrechte Berlins an der Flughafen-Holding (BBF) und über seine Vertretung im Aufsichtsrat der BBF die folgende Position in der Flughafen-Planung durchzusetzen:

1. Von jeglicher Planung eines neuen Flughafens im Raum Brandenburg-Berlin wird Abstand genommen.
2. Der Flughafen Tempelhof wird umgehend und der Flughafen Tegel bis zum Jahr 2000 geschlossen. Der dann verbleibende Flugverkehr wird ab diesem Zeitpunkt am Standort Schönefeld von der südlichen Start- und Landebahn abgewickelt.

Dieser Antrag wurde im Rahmen einer Aktuellen Stunde im Plenum besprochen, dann in die Ausschüsse verwiesen, wo er nie weiter beraten wurde und fiel zum Ende der Legislaturperiode der Diskontinuität zum Opfer. Er wurde also nie ernsthaft beraten oder gar beschlossen.

Mit dem Antragstext wird deutlich, dass die damalige Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (AL)/UFV nicht den Bau eines Großflughafens in Schönefeld unterstützten. Aus bündnisgrüner Sicht sollte vielmehr der zu erwartenden Luftverkehr der Region am bestehenden Standort Schönefeld über eine Start- und Landebahn abgewickelt werden. Aus heutiger Sicht mag die Forderung, diesen Luftverkehr über eine Start- und Landebahn abwickeln zu wollen, als naiv oder weltfremd erscheinen. Die Entwicklung zu dem heutigen Luftverkehrsaufkommen war damals jedoch nicht absehbar. Sie war und ist aus ökologischen Gründen auch nicht wünschenswert.

Von den 1995 vom Berliner Flughafensystem abgefertigten 10,8 Millionen Passagieren entfielen 5,4 Millionen Passagiere, also 50% auf innerdeutsche Flüge. Diese Flüge sollten zum überwiegenden Teil auf das sich im Aufbau befindliche ICE-Netz verlagert werden. Wir wollten und wollen sowohl die Besteuerung von Kerosin als auch die Erhebung der Mehrwertsteuer auf grenzüberschreitende Flüge.

1995 zeichnete sich auch nicht der heutige ruinöse Wettbewerb der Fluggesellschaften oder gar der Boom der Billigflieger ab. Letzterer erzeugte damit ein künstliches Angebot. Diese Entwicklung führte im übrigen dazu, dass kein einziger deutscher Flughafen heute kostendeckende Entgelte durchsetzen kann. Nur 8 von 22 deutschen Flughäfen gelingt es, durch andere Geschäftsfelder dieses Defizit auszugleichen.

12. Wie wurden Schallschutzmaßnahmen umgesetzt?

In den neunziger Jahren hatte die Flughafengesellschaft (im Vorgriff auf die Novellierung des Fluglärmsgesetzes und in Anbetracht dessen, dass der Flughafen privat gebaut und betrieben werden sollte) die im wesentlichen noch heute gültigen Schutzziele, u.a. das Tagschutzziel keine Überschreitung von 55 dB(A) im Innenraum bei geschlossenem Fenster“ als Zielsetzung des Schallschutzes beantragt. Die Aussage des ehemaligen Aufsichtsrats-vorsitzenden Diepgen 2013 vor dem Untersuchungsausschuss, „*dass man im Rahmen von Lärmschutz eher mehr als weniger machen muss*“⁹¹ entspricht nicht der praktizierten Firmenpolitik. Das Gegenteil ist der Fall. Während regelmäßige Forderungen nach weiteren Mitteln der öffentlichen Hand für die Vollendung des neuen Großflughafens nicht den Eindruck erwecken, als ob dort allzu sparsam zu Werke gegangen wird, müssen die vom Flugbetrieb absehbar negativ Betroffenen weiterhin um die ihnen gerichtlich zugesprochenen Lärmschutzmaßnahmen kämpfen. So entdeckten Betroffene, unterstützt von Bürgerinitiativen, erst beim Überprüfen der genehmigten Schallschutzmaßnahmen, dass nicht das Schutzziel nach Planfeststellungsbeschluss, sondern ein von der Flughafengesellschaft – aus Kostengründen - eigenmächtig festgelegtes Schutzziel Berechnungsgrundlage war. Das Vorgehen der Flughafengesellschaft stieß offensichtlich auch im Aufsichtsrat nicht auf Kritik. Der ehemalige Aufsichtsrats-vorsitzende Wowereit, der den im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Schallschutz als Tonstudioqualität bezeichnete, machte damit aus seinem fehlenden Verständnis für die Flughafenanrainerinnen und –anrainer keinen Hehl und gab im Untersuchungsausschuss lapidar zu Protokoll, es gäbe eben zwischen den Betroffenen und der Flughafengesellschaft unterschiedliche Rechtsauffassungen.⁹² Dies war

⁹¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Eberhard Diepgen, 6. Sitzung, 01.02.2013, S. 62

⁹² Harald Moritz (GRÜNE): „*Gut wäre es, wenn die Anwohner endlich Klarheit hätten. Das, denke ich, ist das Wichtige.*“

Zeuge Klaus Wowereit: „*Ja, und vor allem einen Lärmschutz. Das Problem ist ja - -*“ [Harald Moritz (GRÜNE): „*Genau! Da ist auch noch - -*“] – „*Die Widersprüchlichkeit bei diesen Sachen ist ja, dass die meisten dann gar nicht mehr geschützt werden können, sondern nur eine Geldleistung bekommen.*“- [Harald Moritz (GRÜNE): „*Das ist auch eine Behauptung der Flughafengesellschaft!!*“] – „*Nee, das ist keine Behauptung, das ist Fakt!*“ - [Harald Moritz (GRÜNE): „*Ach, das wissen Sie genau?*“] – „*Das ist Mathematik. So, und was die dann mit dem Geld machen und ob - - Das ist aber ihre eigene Entscheidung, das ist die rechtliche Situation. Ich will das gar nicht kritisieren, das ist die Entscheidung, die jeder Einzelne da zu treffen hat. Aber da diese Kappungsgrenze da ist, dass die Aufwendungen für die Flughafengesellschaft so hoch wären, um daraus ein Tonstudio zu machen - in Anführungszeichen -, gibt es dann diese Kappungsgrenze mit den 30 Prozent. Das bedeutet, es ist eine Cash-Zahlung, weil das sonst gar nicht sinnvoll gebaut werden könnte. Und was die Anwohner oder Eigentümer dann damit machen - ob sie sich Fenster einbauen oder gar nichts -, das ist ihre Entscheidung.*“ (Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.05.2011, S. 83) . Die von dem Zeugen Wowereit angesprochene „*Kappungsgrenze*“ bezieht sich auf einen Konflikt zwischen Flughafengesellschaft und Betroffenen. Es geht um die praktizierte Grundstückswertermittlung der Flughafengesellschaft, die auf der Bestimmung eines „*schallschutzbezogenen Verkehrswertes*“ besteht und absehbar erheblich von dieser Berechnung profitieren wird. In der Praxis wird dieser Wert nämlich wesentlich niedriger als der eigentliche Verkehrswert der Immobilie ausfallen, mit weitreichenden Folgen für die Betroffenen. Mit einer Kappungsgrenze von 30% des Immobilienwertes war die Flughafengesellschaft ohnehin per Planfeststellungsbeschluss lediglich zur Erstattung von Schallschutzmaßnahmen bis zu dieser Höhe bzw. einer ent-

zweifellos der Fall. Allerdings dürfte dem ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden nicht verborgen geblieben sein, dass zum Zeitpunkt seiner Aussage längst höchstrichterliche Entscheidungen vorlagen, die das (Schall-)Schutzbedürfnis der Flughafenanrainer unterstrichen.

Bei der Entscheidung für den Ausbau des Standorts Schönefeld als künftig einzigen Flughafen der die Region Berlin Brandenburg war allen Beteiligten klar, dass dieser Standort für das „Schutzgut Mensch“ wegen der Lärmbelastung für nahe gelegene Siedlungsbereiche ein großes Problem darstellt.

Zeuge Alexander Straßmeir: „Ich habe dann in meinem Vermerk einen Satz gefunden, der auch veröffentlicht wurde. Da steht sinngemäß drin: Das größte Problem für Schönefeld ist der Lärmschutz. [...] Der Lärmschutz, das war uns irgendwie klar, dass der in Schönefeld jedenfalls geringer sein würde als bei den zuzumachenden Flughäfen. Aber dass er ein Problem sein würde und dass er auch maßgeblich gegen Schönefeld spricht - ich glaube sogar, als stärkstes Argument, habe ich damals geschrieben -, das war auch klar.“⁹³

Zeuge Hans-Olaf Henkel: „Dann komme ich zum dritten Kriterium, auf das man natürlich bei so einem Projekt achten muss, das ist die Bevölkerung. Nur, die Bevölkerung besteht nicht nur aus Menschen, die unmittelbar vom Lärm geschädigt sind, sondern auch hier kann ich nur eine Zahl nennen, die ich glaube in Erinnerung zu haben. Ich weiß nicht, ob sie sich heute noch bestätigen lässt, aber irgendwie dachte ich, dass ungefähr auf einen zusätzlich Belasteten durch Schönefeld zehn oder neun Berliner kommen, die durch die Aufgabe der anderen beiden Flughäfen entlastet worden sind. Und was mich so ein bisschen bei dieser ganzen Diskussion wundert, ist, dass man - das gilt natürlich besonders für die Presse - sich immer nur mit denen befasst, die mehr belastet werden, und die sind naturgemäß motiviert, sich zu äußern, dass man aber von der zehnfachen Zahl derjenigen, die durch das Schließen in Tempelhof und Tegel entlastet werden, hier in dieser Stadt gar nichts hört. Ich finde, das sollte für Politiker auch ein Kriterium sein bei der Beurteilung der damaligen

sprechenden Entschädigungszahlung verpflichtet. Der zweifellos niedrigere „schallschutzbezogene Verkehrswert“ wird den Anspruch der Betroffenen nochmals massiv mindern.

Den Hinweis des Zeugen Mende, enger Mitarbeiter des ehemaligen Regierenden Bürgermeisters in Sachen Flughafen, auf andere, lärmbelastete Situationen in Berlin, die ebenfalls schutzbedürftig seien, hört sich nach Relativierung der Lärmbetroffenheit der Flughafenanrainerinnen und -anrainer an, - war aber vermutlich eher ein begrüßenswertes Plädoyer für umfangreiche Schutzmaßnahmen auch in anderen Gebieten: „Wenn Sie jetzt meinen, wir sollten uns zum Thema Lärmschutz verständigen, das würde ich gern tun. Ich kann sehr viele Aussagen zum Thema Lärmschutz machen. Ich bin sehr dafür, dass ein adäquater Lärmschutz realisiert wird, aber nach dem Grundprinzip, dass Lärmbetroffenheit überall in gleicher Weise geschützt wird. Also, wenn es Lärmbetroffenheit gibt, dann überall gleich. Es kann nicht sein, dass bestimmte Lärmbetroffenheiten doppelt und dreifach mehr geschützt werden als andere Lärmbetroffenheiten. Das heißt, was ist mit der Stadtbahn, was ist mit der Stadtautobahn, wie sieht es da aus? Es kann keine isoliert - - Aber, wie gesagt, das ist eine persönliche Stellungnahme zu dem Ganzen. Ich bin für guten Lärmschutz, aber dann, bitte, auf allen Ebenen gleichermaßen.“ (Wortprotokoll der Vernehmung von Bodo Mende, 14. Sitzung, 06.09.2013, S. 101)

⁹³ Wortprotokoll der Vernehmung von Alexander Straßmeir, 5. Sitzung, 11.01.2013, S. 13

Entscheidung. ⁹⁴

Zeuge Dr. Götz Herberg: „Der Lärm - der sicherlich hier, weil ich die nächsten Fragen schon gelesen habe, eine Rolle spielen wird Ihrerseits - ist natürlich sehr ernst genommen worden von unserer Seite. Wir haben daraufhin mehrere Betrachtungen gemacht, was die Auswirkungen auf die Nachbarn, auf die umgebenden Gemeinden betrifft. Die Konsequenz war, dass wir zum einen ziemlich früh - ich würde sagen, gleich von Anfang an - der Meinung waren und dann auch entschieden haben, dass einige wenige Orte - also ich spreche jetzt von Selchow, dann von Kienberg und Diepensee, Diepensee insbesondere - abgesiedelt werden sollten, umgesiedelt werden sollten, was ja auch zum Teil Gott sei Dank stattgefunden hat. Es gab in jedem Fall eine Achillesferse - ich mache gar keinen Hehl daraus -, das war die Gemeinde Mahlow-Blankenfelde - tut mir leid, da standen wir also auch vor einem Rätsel, wie man das anders lösen könnte. Also: Diese Bürde war uns bekannt, und die haben wir auch bewusst aufgenommen, wenn wir nicht den Flughafen ganz woanders hinbauen oder irgendeine andere Lösung ansteht. Insofern, dazu müssen wir stehen - oder muss ich stehen als damals Verantwortlicher.“ ⁹⁵

Zeuge Eberhard Diepgen: „Für mich war damals klar, dass im Lärmschutz eher großzügig, aber auf keinen Fall mit Minimierung von Lärmschutzmaßnahmen aus Kostengründen gearbeitet werden durfte. Das war ein zusätzliches finanzielles Risiko. [...] Zunächst einmal war ja Ausgangspunkt der Planung, dass Schönefeld kein Nachtflugverbot hatte - alliiertes Recht. Wir waren uns alle darüber im Klaren, dass man das nicht aufrechterhalten konnte. Vielleicht einige der Investoren haben das geglaubt, aber das kann man ja nicht ernsthaft annehmen. Die Frage ist: Welche Lärmschutzmaßnahmen sind dann insgesamt notwendig, also im Rahmen von Nachtflugverbot? Die Diskussion ging damals um die Frage, ob wir in den Randzeiten die für uns so wichtigen - für die wirtschaftliche Entwicklung, Ansiedlungspolitik von internationalen Unternehmen - Verbindungen insbesondere in den südostasiatischen Raum hinkriegen würden - und in der Atlantikverknüpfung. Alles, was man daraus lernen konnte, war, dass das nur die Randbereiche betrifft, also das Nachtflugverbot ja übrigens auch, jedenfalls damals bei den großen Flughäfen, die es in Shanghai, Tokio oder sonst wo gegeben hat, dass eine wirkliche Inanspruchnahme von Nachtflügen verhältnismäßig gering ist.“ ⁹⁶

Beim Thema Schallschutz sind die Flugverfahren, also wo und wie geflogen wird, aber auch die Betriebszeiten des Flughafens, also wann darf geflogen werden, von großer Bedeutung.

Darüber hinaus sind die geltenden gesetzlichen Regelungen ausschlaggebend. Diese sind im wesentlichen im Luftverkehrsgesetz und Fluglärmgesetz geregelt, außerdem wurden konkrete Auflagen zur Umsetzung des Schallschutzes im Planfeststellungsbeschluss festgelegt, diese sind

⁹⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Olaf Henkel, 6. Sitzung, 01.02.2013, S. 6

⁹⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Götz Herberg, 7. Sitzung, 15.02.2013, S. 43

⁹⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Eberhard Diepgen, 6. Sitzung, 01.02.2013, S. 49

mehrfach gerichtlich bestätigt worden. Im Luftverkehrsgesetz ist geregelt, dass nur vor unzumutbarem Lärm geschützt werden muss und nicht einfach vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Belästigungen durch Fluglärm, das schränkte den Betroffenenkreis bzw. die Anspruchsrechte auf Schallschutz deutlich ein.

Nach der Wahl der Rot-Grünen Bundesregierung im Jahr 1998 begann der Prozess zur Novellierung des aus dem Jahr 1971 stammenden Fluglärmgesetzes. Damit trat auch ein Prozess über die Festlegung der Lärmgrenzwerte ein, die zur Bildung der Lärmschutzzonen herangezogen werden und damit den Kreis derjenigen festlegt, die Schallschutzmaßnahmen bekommen. In diesem Zusammenhang erklärt sich das Vorgehen der Flughafengesellschaft, für damalige Verhältnisse anspruchsvolle Schutzziele für die Schallschutzgebiete in den Planfeststellungsunterlagen zu Grunde zu legen.

Trug die Flughafengesellschaft hier den Ankündigungen der Politik zu verstärkten Anstrengungen für den Lärmschutz der Anliegerinnen und Anlieger Rechnung, so war dies bei den Betriebszeiten nicht mehr der Fall. Denn im Planfeststellungsantrag wurde ein 24-Stundenbetrieb beantragt, obwohl das Lärmproblem für die Bewohner und Bewohnerinnen der nahegelegenen Siedlungsbereiche bekannt und der Bedarf für Nachtflüge nicht belegt war.

Auch bei der Eingrenzung des Gebiets das überflogen werden wird, wurde von Seiten der Flughafengesellschaft zumindest – freundlich ausgedrückt: kreativ umgegangen, wie an der Grobplanung bzw. der späteren Festlegung der Flugverfahren zu erkennen ist.⁹⁷

Über die Kosten für den Schallschutz in dieser Phase der Flughafenplanung konnten die befragten Zeugen nur Schätzungen abgeben:

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Die Kosten für das Schallschutzprogramm für die Anwohner des Flughafens sind ja nach wie vor ein aktuelles Thema. Wie wurden denn die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen einkalkuliert [...]? Vielleicht können Sie uns das erklären“.

Zeuge Thomas Weyer: „[...] ja gut, es gab ja Flächenumgriffe, innerhalb derer entsprechend der Lärmemission entsprechende Schallschutzmaßnahmen - passive, aktive Schallschutzmaßnahmen – durchzuführen waren. Die Einwohner, die betroffen waren, konnte man ermitteln. Das ist, wenn ich mich recht entsinne, durch eine externe Firma gemacht worden, und entsprechend wurde dann halt eben berechnet, wie viel brauche ich für Schallschutzfenster, für Dächer, für - was weiß ich - Entlüfter, was da alles gemacht werden musste, plus entsprechende Überehmansprüche, die zu befriedigen waren, und entsprechend ist es dann basierend auf dem Planfeststellungsbeschluss berechnet worden. Es waren - glaube ich - 120 Millionen, in der Größenordnung?“⁹⁸

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Wowereit:

⁹⁷ Vgl. Frage 14 dieses Sondervotums

⁹⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Thomas Weyer, 32. Sitzung, 10.10.2014, S. 12

Harald Moritz (GRÜNE): „[...] Wann gab es die erste Kostenermittlung für den Lärmschutz? In welcher Höhe war die denn?“

Zeuge Klaus Wowereit: „Wann das genau war, kann ich Ihnen jetzt nicht sagen, aber sie war natürlich in dem Bereich von 100 und noch was Millionen. Insgesamt waren das, glaube ich, 150 Millionen oder so in dem Dreh. Also, das waren die ersten Berechnungen. Das erhöhte sich dann durch die Entscheidungen und ist dann jetzt durch die neueste Entscheidung nun noch mal höher.“

Harald Moritz (GRÜNE): „Na ja, die Flughafengesellschaft hat dieses Schutzziel selbst beantragt im Planfeststellungsbeschluss, und von daher hat sich das Schutzziel nicht verändert. Eher hat man die Kosten nicht dem Schutzziel entsprechend berechnet. - Das war meine Frage.“

Zeuge Klaus Wowereit: „Ja, aber die Frage, was denn unter 0 mal 55 oder 1 mal 55 zu verstehen ist, darüber haben sich die Experten nun lange gestritten - und die Berechnung dazu. Das ist nun schon eine spezielle Materie. Wer meint, firm darin zu sein, herzlichen Glückwunsch! Aber das hat sich in der Tat auch erst durch die Rechtsprechung entwickelt, da gibt es unterschiedliche Interpretationen. Einige sagen, dass das klar war. Das sind die Kläger, die das jetzt auch beim OVG durchgesetzt haben. Wir werden sehen, ob es noch eine Zulassungsbeschwerde gibt oder so - oder Nichtzulassungsbeschwerde vielmehr. Das werden wir dann noch mal abwarten, aber in der Tat hat sich dadurch das Volumen erheblich ausgedehnt, also nicht nur durch jetzt veränderte Flugrouten. Dadurch haben sich natürlich auch Feinjustierungen ergeben. Da sind einige rausgefallen und andere sind mit reingekommen, aber ich sage mal, die größeren Auswirkungen haben sich dadurch ergeben, dass dann eine andere Interpretation der Beschlusslage da war.“

Harald Moritz (GRÜNE): „Na ja, ganz so kann es auch nicht sein! Kürzlich ist ein Aktenvermerk öffentlich geworden, wo die Flughafengesellschaft beim Brandenburger Ministerium, bei Herrn Bayr war und eine andere Vorgehensweise abgesegnet haben wollte und wo ganzklar war, dass, wenn 0-mal-55-Uberschreitungen sind, erheblich mehr als 139 Millionen für den Lärmschutz aufgewendet werden müssen.“

Zeuge Klaus Wowereit: „Na gut, das war ja die Erkenntnis, die dann danach da war. - [Harald Moritz (GRÜNE): „2008 war das!!“] - Deshalb ja auch die Vorsorge jetzt mit den etwas über 300 Millionen und dann bis zum Extremfall die 500 bis 600 Millionen. Die ergeben sich ja daraus, aber das sind natürlich Interpretationsfragen. Sie sehen, dass das MIL, das zuständige Ministerium, das auch anders interpretiert hat, als es das OVG in seinem Beschluss dort verfasst hat. Also, da gibt es offensichtlich erhebliche unterschiedliche Interpretationen. Deshalb wäre es gut, dass das nicht beim OVG endet, sondern dass das noch mal in einer weiteren Instanz geklärt wird.“⁹⁹

Im Jahr 2005 wurde für den Schallschutz 200 Millionen Euro eingeplant, wie der Auszug aus der Anlage zur Drucksache 15/3553 des Berliner Abgeordnetenhauses zeigt:¹⁰⁰

⁹⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.05.2011, S. 82/83

¹⁰⁰ <http://www.bvbb-ev.de/index.php/dokumente-und-unterlagen/category/22-schallschutz>

4 Investitionsvolumen

Das Investitionsvolumen für den Flughafen BBI beträgt EUR 1.983 Mio. (nominal).

Davon entfallen auf die FBS ca.	EUR 1.983 Mio.
➤ Landerwerb und Entschädigungsleistungen:	EUR 200 Mio.
➤ Planung und Bauvorbereitung:	EUR 370 Mio.
➤ Ver-/ Entsorgung, Straßenanbindung:	EUR 170 Mio.
➤ Lärmschutz:	EUR 200 Mio.
➤ Terminals:	EUR 520 Mio.
➤ Flugbetriebsflächen:	EUR 250 Mio.
➤ Stg. Flughafeneinrichtungen:	EUR 90 Mio.
➤ Sonstige:	EUR 180 Mio.

Zusätzlich ist beabsichtigt, bestimmte Investitionen von bis zu EUR 600 Mio. an Konzessionäre und Dritte zu vergeben.

- ▶ Der Planfeststellungsbeschluss ergeht im August 2004 und wird im November von 3600 Gegnern des Standortes vor dem Bundesverwaltungsgericht beklagt.
- ▶ Im April 2005 gibt das Bundesverwaltungsgericht einem Eilantrag gegen den Vollzug des Planfeststellungsbeschluss statt und verhängt damit einen Baustopp.
- ▶ Im März 2006 ergeht das mündliche Urteil über den Planfeststellungsbeschluss. Der Flughafen darf unter strengen Auflagen gebaut werden. Nachtflüge zwischen 0.00 und 5.00 Uhr dürfen nicht statt finden, zwischen 22.00 und 0.00 Uhr und 5.00 und 6.00 Uhr dürfen nur Flüge durchgeführt werden, die unabweislich nicht in den Tagesstunden stattfinden können.
- ▶ Im Oktober 2009 stellt das MIL einen ergänzenden Planfeststellungsbeschluss zur Nachtflugregelung vor, dabei soll in den Nachtrandzeiten ein bestimmtes Kontingent von Flüge möglich sein. Zwischen 23.30 bis 5.30 Uhr dürfen keine Starts und Landungen erfolgen, verspätete oder verfrühte Flüge sind unter bestimmten Bedingungen bis 0.00 Uhr bzw. von 5.00 Uhr möglich. Diese Regelung wird wiederum beklagt.
- ▶ Im Oktober 2011 wurde die Regelung vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Damit sind in den Nachtrandzeiten reguläre Flüge möglich. Zudem wird die Schutzzielregelung für das Nachtschutzgebiet verändern. Unverändert bleibt aber die Lärmschutzregelung für das Tagschutzgebiet, die von der Flughafengesellschaft im weiteren immer versucht wurde zu unterlaufen.

Im Planfeststellungsbeschluss ist für das Tagschutzgebiet dazu folgendes festgelegt:

*„Auflagen unter Abschnitt A II 5 „Lärm“ des Planfeststellungsbeschlusses
„Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 in seiner
derzeit gültigen Fassung*

.....

5.1.2 Allgemeiner Lärmschutz

1)

Für Wohnräume, Büroräume, Praxisräume und sonstige nicht nur vorübergehend betrieblich genutzte Räume in der Umgebung des Flughafens sind geeignete Schallschutzvorrichtungen vorzusehen. Die Vorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch die An- und Abflüge am Flughafen im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren A-bewerteten Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten. Innerhalb des Tagschutzgebietes haben die Träger des Vorhabens auf Antrag des Eigentümers eines Grundstücks, das am 15.05.2000 bebaut oder bebaubar war, für geeignete Schallschutzvorrichtungen an den Räumen Sorge zu tragen. Außerhalb des Tagschutzgebietes ist durch eine Einzelfallprüfung das Erfordernis von Schallschutzvorrichtungen durch den Eigentümer eines Grundstückes, das am 15.05.2000 bebaut oder bebaubar war, durch eine Geräuschmessung außen nachzuweisen. Die Kosten für den Nachweis, die Einzelfalluntersuchung und die geeigneten Schallschutzvorrichtungen tragen im Fall des Erfordernisses die Träger des Vorhabens.

2)

Das Tagschutzgebiet umfasst das Gebiet, das von der Grenzlinie eines für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) außen umschlossen wird (Anlage 2, Schutzgebiete, Tagschutzgebiet)“¹⁰¹

Spätestens im Jahr 2008 war der Flughafengesellschaft bewusst, dass die exakte Umsetzung dieser Auflage den Flughafen sehr viel Geld kosten würde, viel mehr als sie je dafür geplant hatten. Deshalb versuchten sie beim zuständigen Brandenburger Ministerium eine andere Umsetzungsregelung bestätigt zu bekommen. Als Begründung wurden vor allem Kostengründe herangezogen. Über dieses Treffen vom November 2008 wurde von Herrn Bayr aus dem zuständigen Brandenburger Ministerium ein Vermerk mit dem Titel „Ergebnisvermerk der Besprechung mit der FBS vom 20.11.2008 zum Thema Schallschutz BBI, Vollzug der Tagschutzregelung aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004“ über einer Besprechung mit der Flughafengesellschaft über den Vollzug der Tagschutzregelung“ erstellt. Das MIL stimmte allerdings dem Wunsch der FBB nicht zu, ein vom Planfeststellungsbeschluss abweichendes Schutzziel im Tagschutzbereich bei der Umsetzung zu Grunde zu legen. Dieser Vermerk mit den Angaben über die Kosten der Schallschutzmaßnahmen im Tagschutzgebiet wurde auch in der Begründung des Urteils des OVG Berlin Brandenburg 11 A 19.13 herangezogen. Darin wurden die Kosten von 139 Millionen Euro bei der Bemessung des Schalldämmmaßes für das Schutzziel im Rauminnern von 16 Überschreitungen über 55 dB(A) angenommen, die

¹⁰¹ http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/luftfahrt/111021_Auflagen_Laerm_A_II_5_des_PFB_BBI.pdf

Mehrkosten betragen bei 6 Überschreitungen 16,2 Millionen Euro, bei 1 Überschreitung 200 Millionen Euro.¹⁰²

Die Flughafengesellschaft machte trotz des für sie negativen Ergebnisses der Besprechung im November 2008 das fehlerhafte Schutzziel von 6 Überschreitungen von 55 dB(A) für die Berechnungen der Schallschutzmaßnahmen zur Berechnungsgrundlage der Kostenerstattungsvereinbarungen (KEV) mit den Anliegerinnen und Anliegern.

Gegen dieses Vorgehen der FBB erhoben Betroffene eine Klage beim OVG Berlin Brandenburg.

Um ihr fehlerhaftes Vorgehen zu legalisieren, stellte die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft im April 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrates einen sogenannten „Klarstellungsantrag“ in dem das Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) aufgefordert wurde, mit einem „Antrag auf Änderung von Teil A II 5.1.2. Nr. 1 Satz 2“ den Planfeststellungsbeschluss zu ändern. Anstatt keiner Überschreitung von 55 dB(A) im Rauminnern, sollten nunmehr die Praxis der FBB, sechs Überschreitungen als Tagschutzbereich, festgelegt werden.

Dazu beantwortete der Zeuge Wowereit am 26.04.2012 im Berliner Abgeordnetenhaus eine Mündlichen Anfrage:

„Die Geschäftsführung der FBB hat in mehreren Aufsichtsratssitzungen die Aufsichtsratsmitglieder über den beabsichtigten Klarstellungsantrag informiert. Eine formelle Beschlussfassung ist hierzu nicht erfolgt. Ich gehe jedoch davon aus, dass die Aufsichtsratsmitglieder der Berliner Seite das Anliegen der Geschäftsführung voll unterstützen.“¹⁰³

Auch diese Vorgehensweise wurde vor dem OVG Berlin Brandenburg angefochten und am 25.4.2013 verpflichtete das OVG im Urteil - OVG 11 A 19.13 - das MIL dafür Sorge zu tragen das der Maximalpegel von 55 dB(A) weniger als einmal (weniger als 0,005 mal) am Tag überschritten werden darf.¹⁰⁴ Das MIL richtete am 15.08.2012 einen entsprechenden Vollzugshinweis an die FBB, Grundlage der Berechnungen seien nunmehr 0,5 Überschreitungen am Tag.

Die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen ist nach wie vor Gegenstand von gerichtlichen Auseinandersetzungen, von vielen wird bezweifelt, ob die Anspruchsberechtigten zum Zeitpunkt einer Inbetriebnahme des BER ausreichend mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet sind. Inzwischen steht fest, für Schallschutzmaßnahmen müssen deutlich mehr Mittel bereit gestellt werden, als die Flughafengesellschaft bis 2012 dafür vorgesehen hatte. Von den 2012 beantragten 1,2 Milliarden Euro zusätzlicher Gesellschaftermittel waren über 300 Millionen Euro für den Schallschutz (Schutzziel 0,5 Überschreitungen über 55 dB(A)) vorgesehen. In den beantragten 1,2 Milliarden Euro war eine Risikovorsorge von 322 Millionen Euro vorgesehen. Die Mittel der Risikovorsorge sollten auch für den Fall dienen, dass das Schallschutzziel 0,0 Überschreitungen bestätigt würde.¹⁰⁵ Ab Juli 2013 wurde die Zuständigkeit für die Überwachung der Auflagen der

¹⁰² http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/luftfahrt/ovg_Urteil_11_A_19_13-geschwaerzt.pdf, S. 29f.

¹⁰³ Abgeordnetenhaus von Berlin, Plenarprotokoll 17/12, S. 899, 900

¹⁰⁴ http://www.lbv.brandenburg.de/dateien/luftfahrt/ovg_Urteil_11_A_19_13-geschwaerzt.pdf

¹⁰⁵ <http://www.tagesspiegel.de/berlin/ber/berlins-grossflughafen-am-ber-heben-nur-die-kosten-ab/8854720.html>

Planfeststellung und zum Lärmschutz BER vom MIL auf die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) übertragen.

Zweifeln, ob die bereitgestellten Mittel für Schallschutzmaßnahmen stets auch für diesen Verwendungszweck verwandt wurden, versuchte der Zeuge Markov zu belegen:

Jutta Matuschek (LINKE): *„Ich glaube, wir reden ein bisschen aneinander vorbei, weil ich immer davon ausgehe, dass die Mittel ja für etwas schon vorgesehen waren, auch wenn sie noch nicht aktuell abgeflossen sind. Das ist so ein bisschen wie mit den Schallschutzmaßnahmen oder den Kosten für den Schallschutz. Die waren in dem ursprünglichen Kostenplan mit 140 Millionen belegt. So sind sie auch überall aufgetaucht. Die sind aber nicht abgeflossen. Aber trotzdem muss man in seiner Finanzplanung natürlich berücksichtigen: Ich brauche diese 140 Millionen oder inzwischen sehr viel mehr als 140 Millionen. Die sind unverzichtbar. Die werde ich demnächst in der Zukunft ausgeben müssen. - Und das ist aber ein Unterschied zu dem, was im Moment tatsächlich abgeflossen ist aus einem Kreditrahmen.“*

Zeuge Dr. Helmuth Markov: *„Frau Matuschek! Das ist doch etwas vollkommen Normales. Wenn Sie als Unternehmen planen, dann machen Sie eine Planung für Gesamtausgaben, ich weiß nicht, die einen Zeitraum von drei, vier, fünf Jahren umfasst. Und dann kann es durchaus sein, und das ist nichts Ungewöhnliches, dass Sie dann sagen: Diese ehemals geplante Maßnahme werde ich jetzt nicht machen, die werde ich verschieben, weil ich sie nicht unbedingt bis zur Inbetriebnahme brauche. Und wenn ich Inbetriebnahme mache, habe ich höhere Einnahmen, weil ich höhere Entgelte habe. Also kann ich das Geld, das ich dafür vorgesehen hatte, jetzt für etwas anderes verwenden. Oder Sie sagen: Wir hatten geplant, Arbeit X mit Geldausgaben von Y. Dann hat die Ausschreibung ergeben, Sie haben nicht Y ausgegeben, sondern haben Y minus X ausgegeben. Dann hatten Sie aber in Ihrer Prognose höhere Ausgaben, die Sie nicht getätigt haben, und demzufolge können Sie das Geld, das Sie da eingespart haben, auch für etwas anderes verwenden. Und deswegen ist das für mich ein vollkommen normaler Vorgang, dass man Mittel, die nicht ausgegeben werden, weil man entweder günstige Angebote bekommen hat oder weil man bestimmte Tätigkeiten, die man mal geplant hat - das muss unbedingt zu dem Zeitpunkt gemacht werden -, verschoben hat, dass man das Geld dann verwendet hat, um die Arbeiten zu machen, die bis zur Inbetriebnahme absolut zwingend erforderlich waren. Da drin sehe ich keinen Widerspruch.“*

Jutta Matuschek (LINKE): *„Wie gesagt: Wenn das aufgeht, ist alles gut. [...]“*¹⁰⁶

In der Flughafengesellschaft war ein eigener Bereich mit dem Thema „Schallschutz“ befasst, wie der Zeuge Dr. Schwarz ausführte:

¹⁰⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Helmuth Markov, 51. Sitzung, 06.11.2015, S. 42/43

Vorsitzender Martin Delius: „[...] In der Vernehmung am 7. November hat Herr Manninger - den kennen Sie ja auch - ausgesagt, dass die Kosten für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen beim Projektcontrolling keine große Rolle gespielt haben oder hätten. Die Kosten wurden von WSP CBP nur informativ aufgenommen, aber nicht kontrolliert. [...] Können Sie uns erläutern, wer für die Kontrolle der Schallschutzkosten zuständig war?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Der Schallschutzbereich.“

Vorsitzender Martin Delius: „Wer war denn der Schallschutzbereich?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Das war eine eigene Abteilung.“

Vorsitzender Martin Delius: „Ja, wer? Wer saß dem denn vor? Wo wurde hin berichtet?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Für die war ich verantwortlich gewesen. [...] Also das war eine eigene Abteilung, die mir zugeordnet war.“¹⁰⁷

Vorsitzender Martin Delius: „Also, Sie waren schlussendlich in der Geschäftsführung für die Kontrolle dieser Schallschutzkosten zuständig. Wie erfolgte denn der Bericht an die Controller über die Schallschutzkosten, über das Monitoring?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Ja, so, wie Herr Manninger gesagt hat.“

Vorsitzender Martin Delius: „Herr Manninger hat nur gesagt, das wurde informativ aufgenommen. Tatsächlich hat er auch nicht viel mehr – [Zeuge Dr. Rainer Schwarz: Genau!] - darüber gesagt.“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Genau! So war es auch. Das heißt, der Schallschutzbereich hat seinen jeweiligen Kostenstand an Herrn Manninger berichtet, und er hat es dann in den Controllingbericht aufgenommen, aber hat keine eigene Prüfung oder -- Das war ja auch kein Bauprojekt gewesen. Also, zumindest, kann man auch als Bauprojekt interpretieren, weil da Fenster eingebaut wurden, aber ich sage mal, kein Bauprojekt innerhalb des Flughafenzaunes.“¹⁰⁸

13. Wurden ökologische Voraussetzungen mit Umweltverträglichkeitsprüfungen ausreichend berücksichtigt?

Als Grundlage für die Festlegung des Untersuchungsgebietes für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren diente unter anderem die Grobplanung der Flugrouten. Damit wurde nicht das Gebiet untersucht, das überflogen werden könnte, sondern nur ein sehr begrenztes Gebiet.

Dieses Vorgehen entsprach schon zu diesem Zeitpunkt nicht dem europäischen Recht. Dies wurde durch die Beschwerde an die EU-Kommission im März 2012 der Grünen Liga, des Nabu und der Friedrichshagener Bürgerinitiative beanstandet. Die EU-Kommission hat darauf hin ein Ver-

¹⁰⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Rainer Schwarz, 36. Sitzung, 05.12.2014, S. 33

¹⁰⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Rainer Schwarz, a.a.O., S. 34

tragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Das Bundesverkehrsministerium reagierte letztendlich mit einer Novellierung des Luftverkehrsgesetzes. Das 15. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes wurde am 14.04.2016 beschlossen. In § 8 Abs. 1 LuftVG heißt es jetzt, dass bei der Planfeststellung von Flughäfen:

„Die Prüfung der Umweltverträglichkeit und der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von Natura 2000-Gebieten muss sich räumlich auf den gesamten Einwirkungsbereich des Vorhabens erstrecken, in dem entscheidungserhebliche Auswirkungen möglich sind. Hierbei sind in der Umgebung der in Satz 1 bezeichneten Flugplätze alle die Bereiche zu berücksichtigen, in denen An- und Abflugverkehr weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden kann.“

Es kann dabei sogar festgelegt werden, dass Natura-2000-Gebiet gar nicht überflogen werden dürfen oder dort bestimmte Auflagen gelten. Danach würde es sowohl bei Ost- als auch Westflügen von der Nordbahn sehr viel schwieriger, Flugrouten festzulegen. Allerdings gilt dies ja nur bei Planfeststellungsverfahren. Der BER hat inzwischen seine Planfeststellung und muss diese Auflagen auch nicht nachträglich erfüllen.

Ob durch diese Änderung des Luftverkehrsgesetzes allerdings das Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission tatsächlich erledigt ist, darf bezweifelt werden. Denn die EU-Kommission hatte gefordert, bei der Festlegung von Flugrouten, die viel häufiger und unabhängig von Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete vorzunehmen. Das ist auch nach der aktuellen Novellierung des Luftverkehrsgesetzes immer noch nicht vorgeschrieben.

Zeuge Hans-Olaf Henkel: „Umwelt war genauso wichtig. Jetzt weiß ich nicht, ob mein Erinnerungsvermögen mich trügt, aber irgendwie glaube ich mich an eine gemeinsame Pressekonferenz zu erinnern mit dem damaligen Umweltminister von Brandenburg, Platzeck, in Potsdam. Das steht alles nicht in den Protokollen, deshalb weiß ich das nicht mehr genau, wie das war, aber meine Erinnerung war, dass von allen drei Alternativen aus Umweltgesichtspunkten Schönefeld die bessere war und dass diese Arbeit der damalige Umweltminister Platzeck in Brandenburg vorgelegt hatte in seiner Funktion, ist mir irgendwie noch in Erinnerung.“¹⁰⁹

Auswirkungen auf die weiteren Schutzgüter, die im Planfeststellungsverfahren untersucht werden mussten, wie Wasser oder Luft, hat sich der Untersuchungsausschuss im Einzelnen nicht näher beschäftigt.

¹⁰⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Olaf Henkel, 6. Sitzung, 01.02.2013, S. 5

14. Wann wurden An- und Abflugverfahren (Flugrouten) für den neuen Flughafen diskutiert und öffentlich kommuniziert?

Die Deutsche Flugsicherung verkündete die abknickenden Flugrouten im September 2010. Bereits 1998 hatte sie abgelehnt, die auf geradeaus führenden Flugrouten bestehende Grobplanung der Flughafengesellschaft für den beantragten unabhängigen parallelen Flugbetrieb als plausibel einzustufen. Hintergrund war eine Vorgabe der Internationalen Luftverkehrsorganisation (ICEO), die bei unabhängigen parallelen Starts ein Abknicken der Flugrouten von mindestens 15° vorsieht. Nach dieser Regelung wird zwangsläufig vom neuen Großflughafen aus Berliner Stadtgebiet überflogen werden, was unweigerlich den vom Fluglärm betroffenen Personenkreis erheblich erweitert. Hatte die Flughafengesellschaft doch, um Unmut an der Standortentscheidung in der Hauptstadt in Grenzen zu halten, verbreitet, Berlin würde mit Ausnahme des südöstlichen Zipfels (Bohnsdorf, Schmöckwitz, Müggelheim, Rahnsdorf) nicht überflogen – mit anderen Worten: von negativen (Lärm-)Begleiterscheinungen des neuen Flughafens weitgehend verschont - werden. Belastungen der in unmittelbarer Verlängerung der beiden Start- und Landebahnen gelegenen Brandenburger Ortschaften wurden dagegen als unumgänglich hingenommen. 1998 hätten nicht nur die umfangreicheren Belastungen des neuen Flughafens nunmehr öffentlich eingeräumt, auch eine Überarbeitung der bereits vorliegenden, aber lediglich auf der Grobplanung der Flughafengesellschaft basierenden lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten hätte angefertigt werden müssen. Beides wusste der damalige Flughafenchef Dr. Herberg zu vermeiden.

Der Flughafen Schönefeld sollte nicht vollkommen neu gebaut, sondern ausgebaut werden. Die nördliche Start- und Landebahn des alten Flughafen Schönefeld sollte zurückgebaut, die südliche Bahn sollte in ihrer Lage bleiben aber ertüchtigt werden und für den BER als nördliche Start- und Landebahn dienen. Vollkommen neu gebaut werden sollte neben dem Terminal und den sonstigen Gebäuden eine für alle gängigen Flugzeug nutzbare Start- und Landebahn mit 4.000 m Länge.

Wichtig war der Flughafengesellschaft dabei, dass ein gleichzeitiger unabhängiger Parallelbetrieb beider Pisten möglich ist und dementsprechend wurde der Abstand der Pisten voreinander gewählt:

Zeuge Dr. Martin: „Dieses Entwicklungskonzept - wenn Sie das meinen - ging in die Fachplanung für die Planfeststellungsantragsunterlagen ein. Dort gab es Parameter aus flugtechnischer Sicht, die hießen Parallelflugbetrieb. Das bedeutet, dass die Start- und Landebahnen eine Mindestentfernung voneinander brauchen, die durch fast gesetzgebungsähnliche Planwerke - ICAO-Regelwerk heißt dieses - vorgegeben sind. Der Parallelflugbetrieb war eine zwingende Vorgabe.“

110

Zeuge Dr. Martin: „Da wir auch die Vorgabe hatten, die vorhandene Start- und Landebahn zu nutzen, gab es eigentlich nur noch eine reduzierte Möglichkeit, die südlich neu zu bauenden Start- und Landebahnen auf der Ost- und Westachse zu verschieben, aber man konnte sie nicht mehr in der Winkeligkeit zur vorhandenen, fix vorgegebenen heute nördlichen Bahn oder der vorhandenen alten Bahn davon abweichend machen. Man musste sie parallel machen, also konnte man sie nur auf der Ost- oder Westachse hin- und herschieben. Dort sind keine Untersuchungen von uns gemacht worden. Das war nicht unser Auftrag und gehörte auch nicht zum Layout im oder auf dem Flughafen, sondern dieses war - klassischerweise vorgegeben – die Aufgabe der Deutschen Flugsicherung.“¹¹¹

Zeuge Dr. Martin: „Flugverfahren werden zeitnah zum Beginn des Flugbetriebs dargestellt und dann dem aktuellen Istwert angepasst. Was Sie sagen, wie man es operativ handhaben kann, das kann ich Ihnen theoretisch zumindest als machbar bestätigen. Ich war nicht an der Festlegung der Flugverfahren beteiligt, die im Herbst 2010 das erste Mal - glaube ich - vorgelegt worden sind und dann in die Moderation der verschiedenen Fluglärmkommissionen gegangen sind.“¹¹²

Um den notwendigen Pistenabstand bzw. den Schwellenversatz der parallelen Pisten zu ermitteln, wurde eine Grobplanung von der Deutschen Flugsicherung (DFS) erstellt. Die Flughafengesellschaft (hier PPS) erarbeitete die für das Datenerfassungssystem (DES) notwendige Streckengeometrie der An- und Abflugstrecken und ließ diese von der DFS auf Plausibilität prüfen.

- ▶ Diese Grobplanung vom März 1998 sah Flugrouten vor, die in gerader Verlängerung der Pisten verliefen. Auf dieser Grundlage wurden die für die Planfeststellung notwendigen lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten beauftragt.
- ▶ Ende März 1998 wurde in der Sitzung der Arbeitsgruppe „An- und Abflugverfahren EDDB“ von der DFS kurzfristig eine Kapazitätsabschätzung für das 2-Bahnensystem zugesagt.
- ▶ Im August 1998 teilte die DFS dem Brandenburger Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) die Ergebnisse der Plausibilitätsprüfung und Abschätzung mit. Die DFS teilte in diesem Schreiben mit, dass es „keine nachteiligen Auswirkungen auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung des IFR-Flugverkehrs auf diesem Pistensystem“ gibt. Weiter heißt es in diesem Schreiben:

„In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch auch deutlich darauf hinweisen, dass die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mindestens 15° erfordert. [...] Da derartige Präzisierungen in der übergebenen Grobplanung für die künftigen IFR-Abflugverfahren nicht berücksichtigt wurden, ist bei der weiteren Verwendung dieser Unterlagen ein entsprechender Toleranzbereich zu

¹¹¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Herbert Martin, a.a.O., S. 62

¹¹² Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Herbert Martin, a.a.O., S. 63

berücksichtigen.“¹¹³

Den Inhalt dieses Schreibens übermittelte das MSWV der Flughafengesellschaft. Da die Flughafengesellschaft diese geforderte Divergenz in ihren Planungen nicht berücksichtigt hatte, teilte sie dem Ministerium mit, von ihrer Streckengeometrie nicht abweichen zu wollen bzw. wenn notwendig ein Klärungsgespräch mit der DFS herbeizuführen. Dieses Gespräch fand Ende September 1998 statt. Allerdings rückte die DFS von der geforderten ICAO-Richtlinie der Divergenz von 15° bei gleichzeitigen unabhängigen IFR-Abflügen nicht ab.

*„Die Flugsicherung hat ja, glaube ich, in der Fluglärmkommissionssitzung erstmals den neuen Entwurf der Verfahren damals vorgestellt, und wenn Sie nun abheben auf die Thematik 15 Grad Differenz, das ist eine völlig andere Geschichte. Da lese ich auch in den Unterlagen, dass die DFS angeblich gefordert hätte, dass die 15 Grad universell einzuführen sind. Das trifft so nicht zu, sondern wir haben natürlich untersucht: Welche Voraussetzungen sind zu erfüllen, dass von diesem Zwei-Bahn-System sogenannter unabhängiger Instrumentenflugbetrieb gefahren werden kann? Unsere Prüfungen haben ergeben, dass auch auf der Basis der alten Grobplanung, wie Sie sie kennen, ein unabhängiger Betrieb für Instrumentenanflüge ohne Weiteres möglich war. Lediglich bei den Instrumentenabflügen ist nach den Vorschriften der ICAO erforderlich, dass die Kurse, wenn man gleichzeitig parallele Abflüge machen will, um 15 Grad divergieren. Und auf diesen Aspekt haben wir hingewiesen.“*¹¹⁴

Den Umgang mit dieser Information beschrieb der Zeuge Jacob:

Harald Moritz (GRÜNE): „[...] Die Flugsicherung hat ja dann '98 der Flughafengesellschaft mitgeteilt, dass bei parallelen Starts diese 15-Grad-Divergenz sein muss. - [Zeuge Martin Jacob: Ja.] - Wie haben Sie denn diese Tatsache im Planfeststellungsverfahren dann bearbeitet oder berücksichtigt?“

Zeuge Martin Jacob: „Also, ich sage mal, lax oder gar nicht, weil wir die Konsequenzen aus dieser Sache erst mal nicht übermittelt bekommen haben von unserer Genehmigungsbehörde, was darauf nun zu erarbeiten ist bzw. wie darauf zu reagieren ist. Es wurde nicht festgelegt, in welche Richtung 15 Grad Divergenz heißt ja praktisch: In jeder Richtung könnten es 7,5 Grad sein, es kann auch mehr sein. Letztendlich ist es im Verfahren - - Wir wussten damals, dass es nur eine Grobplanung ist, die wir zugrunde gelegt haben. Deswegen haben wir auch die Lärmkonturen relativ groß bemessen, ausgelegt und berechnet, um die Betroffenen dort darzustellen. Ich denke, wir haben damals gesagt: Es macht jetzt keinen Sinn, jetzt noch mal neue Flugrouten zu rechnen. - Wir hatten unzählige Konturen gerechnet für den Fluglärm, und es wäre aus meiner

¹¹³ http://www.fluglaermber.de/downloads/28_s_brosch_flugroutenbetrug.pdf

¹¹⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Prof. Heinrich Olbert, 9. Sitzung, 15.03.2013, S. 7

Sicht auch nicht möglich gewesen, für jede Möglichkeit dieser möglichen Divergenz Berechnungen durchzuführen, Wir haben es dann so gemacht, dass wir Berechnungen gemacht haben mit einer sogenannten 100-zu-100-Verteilung, dass man sozusagen alle Flüge in eine Windrichtung simuliert hat. Statt 65 zu 35 Ost-West-Windrichtung haben wir jeweils 100 Prozent in die eine Richtung und 100 Prozent in die andere gemessen, um dort relativ sicher zu sein. Mir ist auch bekannt, dass es im Ergebnis nur zu geringfügigen Abweichungen gekommen ist, zumindest was den Lärmschutz betrifft - im Ergebnis der endgültigen Flugrouten.“¹¹⁵

Der damalige Flughafenchef Dr. Herberg bemerkte dazu:

„Befasst haben wir uns mit dem Thema [Anm.: 15 Grad, Flugrouten] , sonst hätten wir auch sicherlich nicht den Brief geschrieben, den Sie ja hier indirekt erwähnt haben. Also, wir waren nicht völlig naiv, aber wir sind davon ausgegangen, dass das, was damals Gesetzeslage war - und die war gradlinig, die war zulässig - - Und wir haben auch fast zwei Kilometer Abstand zwischen den beiden Start- und Landebahnen gebaut. Wir wollten ja einen Parallelbetrieb haben und haben bewusst diesen großen Abstand gewählt.“¹¹⁶

Da eine überarbeitete Grobplanung auch die Überarbeitungen der lärmphysikalischen und anderen Gutachten nach sich ziehen würde und dies Geld und vor allem Zeit kosten würde, beschloss die Flughafengesellschaft ein Schreiben an das Bundesverkehrsministerium zu schicken, indem nach Unterstützung und Einflussnahme im Sinne der Flughafengesellschaft auf die DFS gebeten werden sollte. Dieser Brief wurde am 7.10.1998 mit der Unterschrift von Dr. Herberg an das Bundesministerium geschickt.

Zeuge Dr. Götz Herberg: „Ich nehme an, Sie zielen [...] auf ein Schreiben, das ja auch durch die Presse gegangen ist, in dem wir - ich mit meiner Unterschrift, der Brief von uns; wenn man Geschäftsführer ist, muss man hin und wieder auch Briefe unterschreiben, d. h. nur, wenn man mit dem Inhalt übereinstimmt - das Ministerium darüber informiert haben, dass möglicherweise eine Flugroutenänderung im Raume stehen könnte. Wir sind aber weiterhin und immer - und dazu können Sie in vielen, vielen Unterlagen auch nachgucken, auch in denen, die wir beim Planfeststellungsverfahren eingereicht haben -, wir von einem gradlinigen Abflug ausgegangen, von keinem abknickenden, weder links noch rechts, noch 15 noch 30 Grad, noch irgendetwas. Insofern war das eigentlich eine Memo oder, wie Sie es nennen wollen, eine Aufmerksammachung zum Ministerium hin, dem ja formal die DFS, also die Deutsche Flugsicherung untersteht und nicht mehr und nicht weniger. Und ob wir hätten vielleicht Druck oder weiß ich was ausüben können, das können Sie ganz vergessen, das haben auch die letztjährigen Erfahrungen gezeigt: Auf die DFS kann wohl keiner irgendeinen Druck ausüben und wir schon gar nicht.“¹¹⁷

¹¹⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Martin Jacob, 23. Sitzung, 28.02.2014, S. 70

¹¹⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Götz Herberg, 7. Sitzung, 15.02.2013, S. 49

Dass dieses Schreiben auch in der DFS ankam geht aus einer Email vom 9.10.1998 hervor. Darin steht auch, dass Herr Bayr vom MSWV in einem Telefonat um eine Bearbeitung im Sinne der Flughafengesellschaft gebeten wurde.

Im Schreiben von Dr. Herberg waren auch Formulierungshinweise für die DFS enthalten. Entsprechend diesen Hinweisen wurde formuliert, dass die Streckengeometrie der Grobplanung vom März 1998 den derzeitigen Planungsstand der DFS darstellt, gleichzeitige parallele IFR-Abflüge allerdings eine Divergenz der Abflugwege von 15 ° erforderlich machen, beim vorliegenden Abflugverfahren es in Spitzenzeiten zu Abflugverzögerungen kommen könnte, die Festlegung der Flugverfahren nicht Gegenstand der Planfeststellung ist und dass Flugverfahren jederzeit optimiert werden können und die Festlegung der Flugverfahren erst kurz vor Betriebsaufnahme unter Berücksichtigung aktueller Gesichtspunkte erfolgt.

„Wann wir auf die 15 Grad hingewiesen haben? - Also, da gibt es zwei Unterlagen. Die möchte ich Ihnen mal vorstellen. Das ist einmal ein Schreiben unserer Region Ost an die Genehmigungsbehörde vom 20.8.1998. Dort ist zum ersten Mal von unserer Region darauf hingewiesen worden. Dann war ja in der Zwischenzeit dieses sogenannte Klärungsgespräch, wo man sich noch mal auseinandergesetzt hat. Das Schreiben von Herrn Dr. Herberg an das BMV ist uns auch bekannt geworden. Danach haben wir an die Genehmigungsbehörde am 26.10. dieses Schreiben geschickt. Wenn Sie sich unser Schreiben anschauen - wenn Sie das wünschen, kann ich das hier noch mal vortragen -: Dieses Schreiben beinhaltet mehrere Teile. Es sagt zum einen, dass eben dieser unabhängige Anflugbetrieb möglich ist, auch schon mit der alten Grobplanung, und es steht dann sehr detailliert drin, dass das aber nicht für parallele Abflüge gilt. Bei den parallelen Abflügen muss diese Divergenz von 15 Grad eingehalten werden. Insofern kann man nicht sagen, die DFS hätte die 15 Grad gefordert, sondern wenn die Genehmigungsbehörde und der Flughafen die volle Kapazität dieses Flughafens, dieses Zweibahnsystems, ausnutzen möchten - und es steht immerhin in der Planfeststellung drin, dass man das will, dass das einer der wesentlichsten Gründe für den Ausbau überhaupt ist, habe ich dort gelesen -, wenn man also das will, dann geht es eben nur mit den 15 Grad. Aber es geht natürlich auch ohne die 15 Grad, wenn man auf die totale Ausnutzung dieses Kapazitätssystems verzichtet und Einschränkungen hinnimmt. Insofern haben wir als Flugsicherung -- Wir können das ja nicht entscheiden, sondern das muss die Genehmigungsbehörde entscheiden: Welchen Weg will man gehen? - Wenn man lieber Geradeausflüge hätte, dann kann man das durchaus realisieren - dann stimmt die alte Grobplanung ganz genau -, aber man kann dann nicht die komplette und volle Kapazität dieses Zweibahnsystems erwarten. Wenn das aber das übergeordnete Ziel ist, was auch nicht unsere Entscheidung ist, dann ist es erforderlich, die 15 Grad einzuführen.“¹¹⁸

¹¹⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Götz Herberg, a.a.O., S. 43

¹¹⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Prof. Heinrich Olbert, 9. Sitzung, 15.03.2013, S. 9

Mit dieser Sprachregelung konnten alle Seiten leben. An ihr wurde auch im Planfeststellungsverfahren, insbesondere bei der Erörterung der Einwendungen festgehalten. Diese Absprache bedeutet allerdings, dass die DFS, das Bundesverkehrsministerium, das zuständige Brandenburger Ministerium und die Flughafengesellschaft genau wussten, dass die geradeaus führenden Abflugrouten keinen Bestand haben werden, zumal ja die Flughafengesellschaft auf einem gleichzeitigen unabhängigen parallelen Abflugverfahren bestand.

„Es ist ja darauf abgehoben in Ihrer Frage, ob nach dem 5. Oktober 1998 der Projektplanungsgesellschaft bekannt sein konnte - - Also aus der Akte selber - wir haben zu dem ganzen Komplex eine laufende Verwaltungsakte geführt, die lag auch jederzeit hier in den gerichtlichen Auseinandersetzungen dem Bundesverwaltungsgericht vor - geht eindeutig hervor, dass also im Oktober 1998 die Äußerungen der DFS zu der Grobplanung und zu den Ansätzen, wie der Flughafen seine Planung angelegt hat, dem Flughafen übermittelt worden sind. Er hatte also im Oktober '98 schon Kenntnis davon, dass die Flugsicherung eigentlich darauf besteht, dass man bei zeitgleichen Abflügen auf dem Parallelbahnsystem, so wie es der Flughafen geplant hat letztendlich eine Divergenz der Abflugwege von 15 Grad für erforderlich hält. Die Deutsche Flugsicherung hat sich aber leider nicht festgelegt, in welchem Detail das geregelt werden soll. Es gab weder eine Vorgabe von bestimmten Flugverfahren, noch hat sie sich dazu geäußert, wie denn letztendlich das realisiert werden soll. Es wurde gesagt, es ist halt ein entsprechender Toleranzbereich zu berücksichtigen.“¹¹⁹

Bei Nachfragen von betroffenen Anliegerinnen und Anlieger sowie Personen, die sich neu in den Orten im Flughafeneinzugsgebiet ansiedeln wollten, wurde von Seiten der Flughafengesellschaft immer auf die Geradeaus-Routen verwiesen:

Zeuge Dr. Manfred Marz: „Wir haben im Jahre '99, in Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren, ein Fluglärmsymposium im Rathaus Köpenick durchgeführt, und das Ergebnis des Fluglärmsymposiums war, dass es zu erheblichen Belästigungen ab 55 dBA außen kommt. Aber darauf wird keinerlei Rücksicht genommen, sondern man beharrt weiter auf diesen 62 bzw. 67 dBA-Bereichen. Und alles, was über 62 dBA liegt, eben wieder die gerade Abflugrouten vorausgesetzt, das betrifft den Bezirk Treptow-Köpenick nicht. Wir sind nicht betroffen worden. Erst durch den Planerweiterungsbeschluss im Jahre - helfen Sie mir -2009 oder 2010 wären Orte wie Müggelheim, Bohnsdorf usw. betroffen. Aber vorher, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, ist Köpenick ein Gebiet, was nicht vom Lärm betroffen ist. Und wir hatten immer wieder gefordert, dass die Flugrouten festzulegen sind, sonst kann man ja nicht einschätzen, wie stark die Lärmbelastung ist. Und es wurde immer gesagt: Erst nach Inbetriebnahme des Flughafens werden die Flugrouten durch die

¹¹⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Michael Bayr, 8. Sitzung, 01.03.2013, S. 4f

Deutsche Flugsicherung festgelegt. Also wir mussten im gesamten Planungsgeschehen von völlig falschen Dingen ausgehen. Aber das wussten wir. Das wussten wir von vornherein, dass das falsch ist, zumal in der Fluglärnkommision durchaus über die 15- oder 30 Grad-Abweichung schon gesprochen wurde.“¹²⁰

Hierzu führte der Zeuge Leyerle aus:

„Das Überfliegen des Müggelsees war zu dem Zeitpunkt [der Anhörung] Thema, ja. Da gab es eine heftige Auseinandersetzung in der Erörterung - dessen kann ich mich durchaus erinnern. Aber für uns waren zu dieser Zeit die Flugrouten maßgeblich, wie sie in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesen waren und wozu wir ja auch die Deutsche Flugsicherung gehört haben, ob diese Flugrouten plausibel sind und ob die eingehalten werden, und die hat uns das bestätigt, sodass wir damals davon ausgingen, dass möglicherweise zwar über den Müggelsee geflogen wird, aber nur in ganz großen Ausnahmefällen, wenn die Flugsicherung den Flug freigibt oder nach Sichtflugbedingungen geflogen wird, was die absolute Ausnahme ist und nur sehr selten. Uns war klar, dass ein so seltener Ausnahmefall nicht zu einer Lärmaussage führen wird.“¹²¹

Entsprechendes Kartenmaterial wurde noch bis zum Bekanntwerden des ersten konkreten Flugroutenentwurfs 2010 an Interessierte verteilt.

Die Zeugenbefragungen ergaben, dass der Stand der Beauftragung bzw. Erarbeitung der Flugverfahren angeblich kein Thema im Aufsichtsrat waren und es keine Berichterstattung darüber gab. So wurde selbst der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit 2010 angeblich von dem Flugroutenentwurf überrascht. Sollte diese Überraschung real gewesen sein, so ist das ein weiterer Beleg dafür, dass der Aufsichtsratsvorsitzende bei weitem keinen Überblick über die notwendigen Vorgänge zur Inbetriebnahme des BER hatte, denn die DFS hat nicht von sich aus plötzlich die Flugverfahren erarbeitet, sondern ist dazu beauftragt worden. Rainer Bretschneider, seit 2013 in Nachfolge von Matthias Platzeck stellvert. FBB-Aufsichtsratsvorsitzender, gab dagegen zu Protokoll, die abknickenden Flugrouten seien öffentlich bekannt gewesen:

Andreas Otto (GRÜNE): „[...] Sie sind gefragt worden, Herr Bretschneider, ab wann Sie sich über Parallelstarts und abknickende Routen Gedanken gemacht haben. Das ist die Frage!“

Zeuge Rainer Bretschneider: „Das ist ja in dem Planfeststellungsbeschluss drin, dass wir uns über das Thema Gedanken gemacht haben. Das ist ja dokumentiert. Aber wir haben gleichzeitig dokumentiert, dass die endgültige Entscheidung die DFS bzw. das BAF hinterher machen kann. Aber das steht doch drin.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Also Sie haben sich damit beschäftigt, und Sie haben

¹²⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Manfred Marz, 55. Sitzung, 29.01.2016, S. 29

¹²¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Leyerle, 10. Sitzung, 19.04.2013, S. 69

über diese 15-Grad-Frage Bescheid gewusst, und trotzdem hat die Flughafengesellschaft einfach mit ganz anderen Sachen geworben. Und das hat so nebeneinander im Bereich des Landes Brandenburg zwischen Potsdam und Schönefeld stattgefunden.“

Zeuge Rainer Bretschneider: „Also ob die Flughafengesellschaft mit was geworben hat, kann ich Ihnen nicht sagen. Fakt ist, dass das Thema 15-Grad-Knick vielfältig in der Öffentlichkeit diskutiert worden ist und auch in der Fluglärmkommission für den Flughafen, Das ist ja nie bestritten worden.“¹²²

Die endgültigen Flugverfahren wurden von der DFS erarbeitet und vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) Ende Mai 2012 als Rechtsverordnung festgelegt. Die Flugverfahren weisen entsprechend den Hinweisen aus dem Jahr 1998 abknickende Führungen aus. Das BAF hat im Verfahren die FBB nochmals befragt, ob der zeitgleiche unabhängige Parallelbetrieb der Pisten Grundlage der Festlegung der Flugverfahren sein soll. Die FBB hatte dies ausdrücklich bestätigt.

Einige Flugverfahren sind in den letzten Jahren mit unterschiedlichem Erfolg Gegenstand von Gerichtsverfahren geworden. Allerdings ändert sich am standortbedingten Fakt, dass durch die Überflüge zehntausende von Menschen gesundheitlich gefährdet werden, leider nichts.

Zeuge Rainer Bretschneider: „Dabei nehme ich, wenn ich auf die Interessen der Bürger abstelle, vernünftigerweise eine, die den Lärm konzentriert, weil mit steigenden Lärmpegeln die Gefahr der Gesundheitsgefährdung größer ist, als wenn ich ein bisschen Lärm überall habe. Also ist das Entscheidende für die Gesundheitsvorsorge und den Schutz der Bürger der konzentrierte Lärm. Der konzentrierte Lärm ist zentral dann da, wenn Sie geradeaus fliegen. Warum? - Weil in dem Moment, wo Sie spreizen, ist die Überlappung der Lärmimmission der anderen Flugroute nicht mehr da. Wenn Sie geradeaus und parallel fliegen, dann wirkt sich das Lärmereignis von der Südbahn auch auf die Bewohner im Verfolg der Nordbahn aus und umgekehrt. Deswegen ist es aus Lärmschutzaspekten im Grunde sogar zwingend geboten, von der Konzentration des Lärms auszugehen, weil Sie damit praktisch die schlechteste Variante haben. Wenn Sie da nämlich unmittelbar drunter so viele haben, dass das Vorhaben nicht tragbar ist, dürfen Sie das Vorhaben nicht genehmigen. Wenn Sie aber bei der Konzentration zum Ergebnis kommen, es geht, geht es beim Gespreizten allemal. Das ist ärgerlich für die Menschen, ja, aber es ist so.“¹²³

¹²² Wortprotokoll der Vernehmung von Rainer Bretschneider, 10. Sitzung, 19.04.2013, S. 34

¹²³ Wortprotokoll der Vernehmung von Rainer Bretschneider, 10. Sitzung, a.a.O., S. 32

D. Projektverlauf

15. Wie kam es zur Gründung der Planungsgemeinschaft bbi (pgbbi)?

Nachdem im Privatisierungsverfahren zum Großflughafen Ende der neunziger Jahre bemerkenswerte Unregelmäßigkeiten gerichtlich festgestellt wurden, war den Kontrahenten die Fusion empfohlen worden. In der Folge gründeten die Architekturbüros gmp und J.S.K. die pgbbi mit, - dies war eine Forderung der Flughafengesellschaft - einem Haustechnikplaner, der Firma IGK-IGR.

Das Hochtief-Konsortium hatte das Privatisierungsverfahren des Großflughafens mit einem Entwurf des Architekturbüros gmp gewonnen, Konkurrent war das PEG/IVG-Konsortium mit einem Entwurf von J.S.K.. Die unterlegene IVG Immobilien AG strengte erfolgreich beim OLG Brandenburg 1999 eine Vergaberüge an. Der zur Klärung der Hintergründe der umstrittenen Vergabeentscheidung im Brandenburger Landtag eingerichtete Untersuchungsausschuss stellte dazu u. a. fest:

„Mit Beschluss vom 3. August 1999 (IV Verg I/99) entschied das OLG Brandenburg, dass die Beschlüsse des Vergabeüberwachungs-ausschusses vom 18. Mai und 30. Juni 1999 aufgehoben werden und die Antragstellerin im Vergabeverfahren in ihren Rechten verletzt sei. Das OLG wies in seinem Beschluss die BBF-Gesellschafter und die PPS an, das Vergabeverfahren unter Gleichbehandlung beider Konsortien fortzusetzen, ausgehend von dem Stand des Vergabeverfahrens, wie es sich vor der Entscheidung, dass die endgültigen Angebote beider Bieter die TMA erfüllt hätten, dargestellt habe. Das OLG Brandenburg stellte folgende Verstöße gegen das Vergaberecht fest:

- Doppelmandate in Aufsichtsräten der Auftraggeber- und Bieterseite*
- unklare Formulierung einzelner technischer Mindestanforderungen*
- Verletzung des Neutralitätsgebotes durch Kontakte zwischen Bieter und für die Auftraggeberseite arbeitenden Unternehmen*
- unzureichende Dokumentation von Entscheidungen im Vergabeverfahren.*

Das OLG Brandenburg entschied, dass die Vergabe an das FPBB/Hochtief-Konsortium

unter Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot des § 97 Abs. 2 GWB zustande gekommen sei, "weil in dem aus § 20 VwVfG resultierenden Rechtsgedanken an der Vergabeentscheidung Personen – nämlich die Senatorin für Finanzen des Landes Berlin, Frau Dr. Fugmann-Heesing, sowie die Herren Henke und Krüger – mitgewirkt haben, die Aufsichtsfunktion im Konsortium der beigeladenen beteiligten Gesellschaft ausüben oder ausübten.“¹²⁴

Das Urteil des OLG Brandenburg empfahl für das Flughafenprojekt eine Fusion der konkurrierenden Architekten gmp und J.S.K.. Eine überraschende Empfehlung, erinnerte sich der Zeuge Mende:

„Die nächsten Fragen stellen Sie mir zur Kostenentwicklung. - Als damals bei der Grobplanung das Projekt aus der Taufe gehoben wurde, ging man von 2,4 Milliarden Euro aus, beim Baubeginn 2006. Das war ja irgendwie doch - ich sage das mal etwas salopp - eine etwas verkorkste Geschichte, was die Ausschreibung anging. Es gab zwei Bieter, die beide eigentlich keine akzeptablen Angebote vorgelegt hatten, und dann auch noch ein Gerichtsbeschluss - - Und dann klagt IVG gegen Hochtief, und dann sagt ein Gericht, obwohl beide unterschiedliche Philosophien wohl auch vertreten haben: Jetzt sollt ihr mal zusammenarbeiten! - Also, das hat uns damals schon sehr überrascht und gewundert. Ich kann nicht einschätzen, welche Rolle das am Ende dann gespielt hat für das weitere Desaster, aber das war ein Punkt, der uns alle sehr irritiert hat.“¹²⁵

Die beiden Architekturbüros gmp und J.S.K. gewannen zusammen den nach dem gescheiterten Privatisierungsverfahren initiierten Planungswettbewerb mit einem Entwurf für den Großflughafen. „Die Arbeitsgemeinschaft [...] war kein freundschaftlicher Zusammenschluss“, stellte gmp-Chef Meinhard von Gerkan in seinem Rückblick auf die Geschichte des Projekts fest.¹²⁶ Die pgbbi wurde gegründet, die Planungsgemeinschaft bbi. Ein Zusammenschluss von gmp Generalplanungsgesellschaft mbH, J.S.K. International Architekten und Ingenieure und, entsprechend der Ausschreibung der Flughafengesellschaft, dem Haustechnikplaner IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH. Über die Vorgabe der Flughafengesellschaft berichtete der frühere Geschäftsführer der inzwischen insolventen IGK-IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH, der Zeuge Dr. Schulitz:

„Von daher waren wir von den Referenzen sicher geeignet als einer der mit den meisten Flughafenerfahrungen in Deutschland zu der Zeit. Und da haben uns die Architekten gmp und JSK angesprochen, ob wir mit ihnen zusammen im Team an dem Wettbewerb teilnehmen – der war 2004 -, weil der Bauherr hatte ausgeschrieben, dass es ein Team geben muss, eine Arge aus Architekten und TGA-Planern. Das war vom Bauherrn vorgegeben über den Wettbewerb, also musste der Architekt, nicht klassisch wie ein Architektenwettbewerb, schon seine Fachplaner benennen und den TGA-Planer sogar in einer Arbeitsgemeinschaft fest binden.“¹²⁷

¹²⁴ 17.06.2003: „Berichterstattung und Bericht des Untersuchungsausschusses 3/1 zur Aufklärung der Mitverantwortung der Gesellschafter der BBF am bisherigen Verlauf des Privatisierungsverfahrens und Vergabeverfahrens zur privaten Errichtung des Großflughafens BBI“, Landtag Brandenburg, Drucksache 3/5952, S. 55

¹²⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Bodo Mende, 14. Sitzung, 06.09.2013, S. 5

¹²⁶ Meinhard von Gerkan: „Black Box BER. Vom Flughafen Berlin Brandenburg und anderen Großbaustellen“, Berlin 2013, S. 61/62

¹²⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Bernd Schulitz, 49. Sitzung, 25.10.2015, S. 47

Die pgbbi existierte von 2004 bis 2012, wobei der Partner IGK-IGR bereits Anfang 2010 durch eine Insolvenz ausschied. Die verbliebenen Partner waren aufgrund der Vertragskonstruktion zu einer Weiterführung der übernommenen Aufträge verpflichtet.

Die pgbbi firmierte in der Rechtsform einer GbR und hatte zwei Geschäftsführer, Hubert Nienhoff (gmp) für den technischen Teil und P.J. Bürg für die kaufmännischen Belange. Die GbR schloss alle Verträge mit der Flughafengesellschaft und stellte die Honorare in Rechnung. Diese Gelder wurden dann an die drei Anteilseigner entsprechend ihrer abgerechneten Leistungen überwiesen.

16. Wurde das Projekt Großflughafen vor Baubeginn umfassend vorbereitet, d.h. wurden realistische Gesamtkosten kalkuliert, Risiken benannt und beziffert sowie mögliche Umplanungen und Nutzungsänderungen in Betracht gezogen?

Der BER ist Anfang Juni 2016 noch immer eine Baustelle, mehrere Ankündigungen einer Inbetriebnahme mussten in den vergangenen Jahren wieder zurückgenommen werden. Gravierende Umplanungen des Ursprungsentwurfs zeitigten Konsequenzen, mit deren Auswirkungen bis heute auf der Baustelle gekämpft wird. Eine umfassende Vorbereitung des Projekts durch den Bauherrn, etwa ein mit Sorgfalt erstelltes Bedarfsprogramm, konnte nicht festgestellt werden.

Der BER als Flughafen setzt sich auf einer Fläche von 1.470 Hektar aus verschiedenen Elementen zusammen: Start- und Landebahnen, Parkhäusern, Hotels, Bürogebäuden, technische Gebäude, etwa für Stromversorgung und Technik, Hangars für Flugzeuge und als architektonischer Krönung dem Terminalgebäude mit unterirdischem Bahnhof. Das Terminal war im Laufe der Planung und Realisierung des BER großen Veränderungen unterworfen. Daraus resultierten viele der bis heute andauernden Schwierigkeiten für eine Fertigstellung und vor allem die sichere Inbetriebnahme.

Der Bau des Terminals war durch mehrere Grundsatzprobleme besonders kompliziert: Erstens war das Gebäude sehr groß, zweitens machten die Vorgaben der Architekten die Haustechnik und dabei insbesondere die Entrauchungsanlage besonders kompliziert und drittens waren durch die direkten Verbindungen zwischen dem unterirdischen Bahnhof und der großen Eingangshalle zusätzliche Entrauchungsprobleme zu lösen, an denen auch 2016 noch gearbeitet wird. Das Terminal war 2005 zunächst mit 220.000 m² Bruttogeschoßfläche geplant. Der Zeuge Paap sagte über die ersten Stufen der Planung:

„Als die Flughafengesellschaft und wir im Januar den ersten Generalplanervertrag schlossen, sollte der Flughafen nach der Vorstellung des Bauherrn einen Fluggastterminal haben – es war weder von Pier Nord noch von Pier Süd die Rede. Die Entwurfsplanung, ihre Freigabe durch den Bauherrn, die Genehmigungsplanung sowie die Stellung des Bauantrages verliefen zwischen September 2006 und 2007 störungsfrei.“¹²⁸

¹²⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 5

Die Angaben wurden von dem Zeugen Schwarz bestätigt:

„Es wurde allein schon aus Zeitgründen damals von der pgbbi - durchaus sehr pünktlich, zum damaligen Zeitpunkt - in einem ersten großen Step die Entwurfsplanung fertiggestellt und auch die Baugenehmigungsunterlage, die auch sehr pünktlich in Königs Wusterhausen abgegeben wurde.“¹²⁹

Zu diesem Zeitpunkt waren keine Probleme in der Baudurchführung absehbar. Dafür war zunächst ein Generalübernehmer vorgesehen, der auch die Ausführungsplanung (Stufe 5 nach HOAI) hätte liefern sollen. Die Planungsgemeinschaft BBI (pgbbi) erstellte die entsprechende Ausschreibung.

Das Terminal war zu dem Zeitpunkt in der kleinsten Stufe mit dem Main-Pier vorgesehen. Doch bereits 2006 kam die erste Erweiterung dazu. Außerdem misslang danach die Ausschreibung an einen Generalübernehmer und das Projekt geriet auf dem Zeitplan ins Wanken. Die vielen späteren Veränderungen im Gebäude waren nicht eingeplant. Der Anteil des Non-Aviation-Bereichs wurde größer auf Kosten der Abfertigungsbereiche.¹³⁰ Durch den Bedarf größerer Non-Schengen-Bereiche wurde der sogen. Ebenenshift notwendig. Grundsätzlich stellt sich die Frage, wieso die Innengestaltung des Terminals nicht von Anfang an für einen größeren Non-Schengen-Bereich geplant wurde. Auf all diese gravierenden Eingriffe war der ursprüngliche Entwurf des Terminals nicht vorbereitet. Jedes mal waren Umplanungen und Zeitverluste das Ergebnis. Der Eröffnungstermin 2011 war im Prinzip bereits mit der ersten Erweiterung unrealistisch. Auch durch den Anbau von Pier Nord und Süd entstanden jeweils größere Änderungsbedarfe. Offenbar war das Konzept von Terminal und Piers nicht modular genug, um eine Planung und Fertigstellung der Grundstufe zu gewährleisten und den Anbau nicht auszuschließen. Die Risiken aus den Veränderungen wurden offenbar vorher als gering angesehen und in ihrer zeitlichen und monetären Auswirkung unterschätzt. Wenn das Terminal von 2005 durchgeplant und gebaut worden wäre, würde am BER heute mit hoher Wahrscheinlichkeit geflogen. Die für die Veränderungen entstehenden Mehrkosten wurden i.d.R. im Aufsichtsrat genehmigt. Der Grundsatz „erst eröffnen, dann erweitern“ war dort nicht bekannt und die Brieftasche der Gesellschafter saß zu locker.

17. Warum wurde die Überwachung der Bauarbeiten der pgbbi anvertraut, die zugleich mit Planungsaufgaben beauftragt war?

Rechtlich möglich ist es, Planungsbüros zugleich mit Überwachungsaufgaben zu betreuen. Bei vielen Bauvorhaben dürfte dies sinnvoll sein, bei anderen nicht. Hintergrund der Vergabe der Objektüberwachung an die pgbbi waren vermutlich die Erfahrungen von gmp als Objektüberwacher. Möglicherweise wäre jedoch die Objektüberwachung im speziellen Fall Fluggastterminal BER, einem durch mannigfaltige Planänderungen des Bauherrn belasteten Bauvorhaben, besser einem anderen Objektüberwacher anvertraut worden.

¹²⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Thomas Schwarz, 23. Sitzung, 28.02.2014, S. 5

¹³⁰ Vgl. dazu im Anhang Anlage A.7: Auszug aus dem Wortprotokoll Dr.-Ing. Körtgen

Die pgbbi hatte die Entwurfs- und Genehmigungsplanung 2005/06 in der ersten Variante erfolgreich gefertigt und sollte später den Generalübernehmer überwachen, der für die Ausführungsplanung zuständig sein sollte. Dadurch wäre quasi ein Vieraugenprinzip installiert worden. Diese Vergabestruktur wurde im Rahmen einer gerichtlichen Vergabeprüfung für zulässig befunden, da es zu keiner Selbstkontrolle käme.¹³¹ Da jedoch sowohl die Ausschreibung an einen Generalübernehmer scheiterte als auch die separate Vergabe der Ausführungsplanung, forderte die FBB die pgbbi zur Abgabe eines Angebotes auch für die Ausführungsplanung auf.

Der Landesrechnungshof Brandenburg bringt gegen die Art der Vergabe der Ausführungsplanung rechtliche Argumente aus einschlägigen Gerichtsverfahren vor¹³² und stellt außerdem fest, dass der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft ohne Nachfragen zu stellen der Vergabe der Ausführungsplanung für das Terminal zugestimmt hat.¹³³ Der Rechnungshof kommt zu dem Schluss, dass

„... der Aufsichtsrat die beschriebene Überwachungsproblematik hätte erkennen und den Vertragsschluss mit der pg über die Ausführungsplanung unterbinden müssen.“¹³⁴

18. War mit der Aufteilung in einzelne Vergabepakete eine kosten- und termingerechte Fertigstellung des Großprojekts gewährleistet?

Nein. Nach der gescheiterten Ausschreibung des Projekts an einen Generalübernehmer, „hat der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) beschlossen, das Vergabeverfahren für den Terminalbau aufzuheben, weil die vier vorliegenden Angebote überteuert seien. Statt für einen Generalunternehmer schreibe man das größte BBI-Neubauprojekt jetzt in sieben Einzellosen aus, teilten die Gesellschaft und ihr Aufsichtsratsvorsitzender, Berlins Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), auf einer Pressekonferenz mit.“¹³⁵ Es war nicht beabsichtigt, die Kosten des Bauvorhabens in astronomische Höhen zu treiben, aber darauf lief es schlussendlich hinaus. Der Flughafen sollte einerseits auf jeden Fall 2011 den Betrieb aufnehmen, andererseits hatte die gescheiterte Ausschreibung bereits einen Zeitverzug von einem Jahr beschert. Keine guten Voraussetzungen für eine sorgfältige Vorbereitung von Vergaben. Das Unglück nahm denn auch seinen Lauf. Glück im Unglück hatte das Land Brandenburg, diesen Eindruck vermittelt dessen Landesportal in seinen „*Handreichungen zu aktuellen Themen des Flughafens Berlin Brandenburg*“: „Was hat der Verzicht auf einen Generalunternehmer gebracht? - *Durch die Vergabe von sogenannten Einzellosen konnten regionale Unternehmen besser einbezogen und eine besse-*

¹³¹ Landesrechnungshof Brandenburg: Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER, 10.07.2015, S. 112 (Ziffer 2.1.1)

¹³² Landesrechnungshof Brandenburg, a.a.O., S. 114, Fußnote 256

¹³³ Landesrechnungshof Brandenburg, a.a.O., S. 115 (Ziffer 2.2)

¹³⁴ Landesrechnungshof Brandenburg, a.a.O., S. 116 (Ziffer 2.2)

¹³⁵ „Airport Berlin Brandenburg. Querelen um Berliner Großflughafen BBI“, faz net, 09.10.2007 (<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/airport-berlin-brandenburg-querelen-um-berliner-grossflughafen-bbi-1492900.html>)

*re Kostenkontrolle ermöglicht werden. Über den Daumen gepeilt, gingen nahezu zwei Drittel der Aufträge an Firmen in der Region. - Allein der Flughafenbau hatte für unsere Wirtschaft die Wirkung eines zusätzlichen Konjunkturpakets.*¹³⁶

Mit der Aufhebung der Ausschreibung an einen Generalunternehmer Ende 2007 übernahm die Flughafengesellschaft selbst den Bau des Terminals und änderte die Vergabestrategie. Die Ausführungsplanung, die Aufgabe des Generalunternehmers gewesen wäre, musste nunmehr als Generalplanerleistung ausgeschrieben und die Bauleistungen zunächst in sieben Vergabepakete ausgeschrieben werden.

Generalplaner wurde die pgbbi, die 2008 neben der Ausführungsplanung auch mit der Vorbereitung und Mitwirkung an den Vergaben der Bauleistungen beauftragt wurde. Trotz des gravierenden Strategiewechsels, der inzwischen einjährigen Verzögerung und eindringlichen Warnungen

*„Trotz des Neubeginns werde man den BBI am bisherigen Standort Schönefeld wie geplant im Oktober 2011 eröffnen, versicherten die Betreiber. Der stellvertretende Vorsitzende des Bundestagsverkehrsausschusses, Peter Hettlich (Grüne), hält das für unmöglich. „Der Zeitplan für die BBI-Eröffnung ist nicht mehr zu halten. Wer das sagt, sagt bewusst die Unwahrheit.“*¹³⁷

hielt die Flughafengesellschaft am geplanten Eröffnungstermin 31.10.2011 fest. Wegen dieses Termindrucks basierten die ersten Ausschreibungen und Vergaben lediglich auf Grundlage der Genehmigungsplanung (Stand Baugenehmigung April 2007). Unter diesen Bedingungen begann der Rohbau des Terminals im Juli 2008. Dass Ausschreibung und Vergabe der ersten TGA-Leistungen lediglich auf einer fortgeschriebenen Entwurfsplanung basierte, war dem immensen, selbst auferlegten Termindruck geschuldet. Zeitgleich häuften sich die Änderungswünsche der Flughafengesellschaft, z. B. bei den Retailflächen,

► **weil von mehr Verkaufsflächen mehr Einnahmen erwartet wurde**) und den doppelstöckigen Fluggastbrücken,

► **weil das Großraumflugzeug A380 erwartet wurde.** Konsequenz der Planänderungen: mehrfache Unterbrechungen der Bauausführung,

► **weil die Ausführungsplanung bei dem Tempo der vielen Planänderungen nicht mithalten konnte.**

Das Projekt Fluggastterminal war bereits 2008 auf keinem guten Weg. Bei dieser überhasteten Vorgehensweise war eine Flut von Nachträgen der Baufirmen ebenso absehbar, wie ein hohes Risiko hinsichtlich von Kosten und Terminen. Aufgefallen waren diese Probleme dem bis Anfang 2009 am Projekt tätigen Construction Manager Drees & Sommer.¹³⁸ Seine logische Schlussfolgerung lautete salopp formuliert „zurück auf Los“:

¹³⁶ Handreichung zu aktuellen Themen des Flughafens Berlin Brandenburg (brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299252.de)

¹³⁷ „Airport Berlin Brandenburg. Querelen um Berliner Großflughafen BBI“, faz.net, 09.10.2007 (<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/airport-berlin-brandenburg-querelen-um-berliner-grossflughafen-bbi-1492900.html>)

¹³⁸ Vgl. dazu im Anhang Anlage A.8: Auszug aus dem Wortprotokoll Christian Manninger

- ▶ die laufenden Ausschreibungen aufheben,
- ▶ die Planung vertiefen und anschließend,
- ▶ neu und kleinteiliger ausschreiben.

Bereits zum Zeitpunkt der Drees & Sommer-Vorschläge mussten die ursprünglich sieben Vergabepakete wegen fehlender Angebote aufgeteilt werden. Wenn diese Neuausschreibungen und Vergaben auf Grundlage einer abgeschlossenen Ausführungsplanung erfolgt wären, hätten absehbar Nachträge und Beschleunigungskosten reduziert werden können. Eine abgeschlossene Ausführungsplanung hätte allerdings Zeit und das Eingeständnis gekostet, den vorgesehenen Eröffnungstermin im Oktober 2011 zu verschieben. Dazu war die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft 2008 nicht bereit und hielt sowohl am bisherigen Vorgehen wie dem Eröffnungstermin fest. Und trennte sich von dem Construction Manager Drees & Sommer.

19. Warum wurde die Planung des Fluggastterminals laufend geändert?

Es gab weder eine abgeschlossene Ausführungsplanung bei Baubeginn noch ein Problembewusstsein hinsichtlich absehbarer Konsequenzen von Planänderungen. Bemerkenswert, dass ausgerechnet bei einem unter dem Termindruck einer Eröffnung im Oktober 2011 stehenden Projekt, bei dem durch die gescheiterte Generalübernehmervergabe ohnehin bereits ein einjähriger Verzug zu verzeichnen war, gravierenden Planungsänderungen zugestimmt wurde, die absehbar erhebliche Kosten und weitere Verzögerungen mit sich brachten. Vorstellbar, dass man gern ein ursprünglich 220.000 m² großes, schönes Terminal in ein 360.000 m² großes, möglicherweise noch schöneres Gebäude (mit Doppelstockbrücken, noch mehr Verkaufsflächen, Mitarbeitercafeterien und vielem anderen mehr) umplanen lässt. Allerdings vor Baubeginn, mitsamt sorgfältiger Kalkulation der Kosten. Werden bei der Realisation keine Änderungswünsche mehr zugelassen, ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass weder die öffentliche Hand permanent Milliardenbeträge nachlegen noch jahrelang Inbetriebnahmen angekündigt und abgesagt werden müssen. Beim BER wurde die Terminalplanung laufend geändert, dies stieß offenkundig im Aufsichtsrat auf wenig Widerstand.

Für den ehemaligen Regierenden Bürgermeister Wowereit stand außer Frage, wenn ein Projekt eine lange Vorlaufzeit habe, dann ergeben sich durch eine andere Bedarfsplanung eben Veränderungen:

„Das ist aus meiner Sicht kein politisches Versagen und auch nicht Versagen von irgendjemand anderem, sondern das ist über diese lange Bauzeit, über die lange Planungszeit dann eine Konsequenz, die sich daraus ergibt, dass man das nicht in zwei, drei Jahren abwickeln kann, sondern mit den Vorläufen bis zur Verwirklichung teilweise, ohne dass da groß was schiefgelaufen ist oder so, zehn Jahre oder so ins Land gehen und sich dann in der Tat durch die andere Bedarfsplanung Veränderungen ergeben, die

*einfach mehr Kapazitäten schaffen müssen. Fragen, ob man, wie gesagt, ein Laufband da reinbringt oder so, kann man auch lange diskutieren, aber die Frage, wie viele Fluggastbrücken man braucht, ob man eine für den neuen Airbus vorrüstet, dass man eine doppelte braucht, sind Dinge, die sichergeben, die am Anfang des Planungsprozesses noch gar nicht bekannt waren. Da gab es dieses Flugzeug noch gar nicht. Insofern konnte man das auch nicht einplanen. Daraus ergeben sich Änderungen. Auch die große Zahl von Änderungen, die immer ins Feld geführt wird, klingt riesig, denn das sind, weiß ich was, Tausende oder Zehntausende. Da muss man aber vergleichbare Bauten nehmen oder noch kleinere Bauten, wie viele Änderungen es da gibt, dann relativiert sich das total. Das ist jetzt nicht etwas so Außergewöhnliches.*¹³⁹

Die Äußerung erinnert frappierend an einen anderen, die Berliner Finanzen ebenfalls heftig strapazierenden Bauskandal, bei dem der ehemalige Regierende Bürgermeister ebenfalls die Meinung vertrat, es müsse nicht alles bis ins Kleinste durchgeplant sein, bevor man baut. Die Rede ist vom Fall Staatsoper und die Folgen waren ähnlich fatal wie beim BER.

Die Fluggastterminalplanung wurde laufend verändert, weil es erstens offenbar an einer sorgfältigen Vorbereitung und Bedarfsplanung haperte, - und zweitens in der Umsetzungsphase jedem Änderungswunsch Tür und Tor offen stand.

Ein Beispiel: Der ehemalige Regierende Bürgermeister führt den neuen Airbus an, bei dem zu Anfang des Planungsprozesses unbekannt gewesen sei, wie viele Fluggastbrücken benötigt werden. Dies wäre unschwer frühzeitig in Erfahrung zu bringen gewesen. Geplant wurde der A380 bereits weit vor der Jahrtausendwende und der erste Prototyp des Großraumflugzeugs hatte 2005 seinen Jungfernflug absolviert. Die Besonderheit des neuen Flugzeugs: die Passagiere nehmen auf zwei Decks Platz. Die Anforderung an Flughäfen, die der A380 ansteuern soll: Doppelstockbrücken bereitstellen, damit der Ein- und Ausstieg zügig absolviert werden kann. Warum die Flughafengesellschaft erst nachdem die Entwurfs- und Genehmigungsplanungen abgeschlossen waren, den dringenden Wunsch verspürte, überrascht und mag mit der vagen Ankündigung der Fluggesellschaft Air Berlin zusammenhängen, mit mehreren A380-Maschinen ihre Flotte zu verstärken. Davon ist zwar längst nicht mehr die Rede, aber die Auswirkungen des Änderungswunsches sind spürbar.

Wer Planungs- und Bauabläufe kennt und an einer kosten- und termingerechten Fertigstellung interessiert ist, neigt nicht zu späten Planänderungen. Als 2006 in einer Geschäftsführersitzung der aktuelle Planungsstand des Terminalkonzepts vorgestellt wurde, regte der frischgebackene FBS-Geschäftsführer Dr. Schwarz, gerade einmal 8 Tage im Amt, eine Besichtigung des Terminal 5 in London Heathrow an. Der damalige technische Geschäftsführer Weyer widersprach vehement. Die Planungen seien sehr weit fortgeschritten und eine etwaige Änderungsplanung würde den vorgesehenen Zeitplan der Inbetriebnahme des Flughafens verzögern.¹⁴⁰ Möglicherweise hätten nachfolgend geäußerte Änderungswünsche verhindert oder verschoben werden und der Flughafen BER längst in Betrieb sein können, wenn jemand auf den Zeitplan verwiesen hätte. Der damalige technische Geschäftsführer Weyer verließ die Flughafengesellschaft übrigens 2008.

¹³⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.05.2011, S. 59/60

¹⁴⁰ 08.06.2006: Geschäftsführersitzung, Thema: Fluggastterminal BBI (FBB 481, S. 44)

Gründe zu Umplanungen gab es viele. Ungewiss, ob das prestigeträchtige große Flugzeug am BER andocken wird, sicher werden dagegen viele Passagiere zu den Maschinen der Billigfluglinien strömen. Dies war dem Bauherrn auch irgendwann eingefallen, wie Projektleiter Paap von der pgbbi dem Ausschuss erläuterte:

„Pier-Nord- und Pier-Süd-Option: Fast zeitgleich mit der Fertigstellung der Entwurfsplanung forderte uns die Flughafengesellschaft auf, eine Piererweiterung zu planen. Dem Bauherrn war klar geworden, dass zum Beispiel für Billigfluglinien wie EasyJet ein kostengünstigeres Raum- und Funktionsprogramm anzubieten war. Zur Kostenkalkulation von Billigfluglinien gehört es, oder zu dem Habitus, möglichst niedrige Abfertigungsgebühren zu haben bzw, dem Fluggast das Gefühl zu geben, dass man alles, jeden Cent des Ticketpreises für den Flug ausgibt und nicht für teure Abfertigungsgebäude oder für Miles-and-More-Programme. Obwohl dieses Geschäftsmodell seit Jahren bekannt ist, hat das der Bauherr bei der Definition des Planungsumfangs des Flughafens nicht berücksichtigt. Einen Monat nach Fertigstellung der Entwurfsplanung unterbreitete die Planungsgesellschaft daher ein Angebot für die Planung des Nordpiers und bekam dafür einen Monat später den Auftrag. Damit wurde die Fläche des Terminals um rund 25 000 m² erweitert.“¹⁴¹

Die Zeugenaussagen hinterließen nicht den Eindruck, dass seitens des Bauherrn die Anforderungen an das neu zu errichtende Fluggastterminal, das sogen. Bedarfsprogramm, mit der gebotenen Sorgfalt entwickelt und formuliert wurden. Das Terminal wurde auf Grund von Änderungswünschen gravierend umgeplant und verzeichnet nicht zuletzt deshalb etliche, bis heute nicht gelöste Probleme mit der technischen Gebäudeausrüstung, die permanent den Umplanungen angeglichen werden musste. Die Auswirkungen sind immens, der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit räumte zumindest ein, dass man bei Umplanungen „vielleicht nicht bis zum Schluss die Konsequenzen überdacht“ hatte.

„[...] Hätte es irgendwann mal einen Stopp gegeben müssen? Also, von den Planern zu sagen: Wenn ihr jetzt noch eine Schraube verändert, dann bricht alles zusammen. - Dann hätte man Stopp sagen müssen, dann hätte man entscheiden müssen, macht man es, oder macht man es nicht? Daran hat es vielleicht gemangelt. Man hatte gesagt, ja, man macht es, und hat dann vielleicht nicht bis zum Schluss die Konsequenzen überdacht, was das dann auch zeitlich bedeuten kann. Das ist eine Erklärung dafür, aber sicherlich nicht die alleinige. [...]“¹⁴²

Bekanntlich kostet der nicht fertiggestellte Flughafen die öffentliche Hand monatlich einen deutlichen zweistelligen Millionenbetrag. Seit vier Jahren.

¹⁴¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 10/11

¹⁴² Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.05.2013, S. 60

20. Wurde, weil Planänderungen den Bauablauf massiv störten und damit die angekündigten Inbetriebnahmetermine gefährdeten, ein Planänderungsstopp angeordnet?

Im Prinzip ja. Es wurden sogar mehrere Planänderungsstopps angeordnet, d.h., es gab keinen Planänderungsstopp, der nicht wieder schnell aufgehoben wurde. Die vielfältigen Änderungswünsche des Bauherrn mussten parallel zum Baugeschehen durch Umplanungen realisiert werden. Geschäftsführung und Aufsichtsrat hatten die weitreichenden Konsequenzen ihrer Änderungswünsche auf Kosten, Termine und die bislang hergestellte Bausubstanz nicht im Blick.

Die Planänderungen brachten nachhaltig Zeit- und Terminpläne durcheinander, - und wohl auch das Projekt BER: So erklärte der damalige Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen dem Ausschuss, dass „immer mal wieder“ Änderungsstopps verkündet wurden, um „das Projekt mal in eine Reihe zu bekommen.“¹⁴³ In der Tat wurden mehrmals Planänderungsstopps angeordnet und diese regelmäßig wieder aufgehoben: So geschehen mit dem Geschäftsführungsbeschluss vom 29.01.2010 („Die Geschäftsführung bekräftigt den Planänderungsstopp. Dieser ist strikt einzuhalten.“),¹⁴⁴ der bereits am 11.03.2010¹⁴⁵ wieder aufgehoben wurde. Dem Fertigstellungsprozess war dieses Verfahren nicht förderlich, der Projektleiter des Generalplaners pgbbi, Hans-Joachim Paap, beklagte sich denn auch über die Flut an Planänderungsanträgen und –anordnungen, - nach dem eigentlich im Januar 2010 verhängten Planänderungsstopp.¹⁴⁶ Auch im Folgejahr seien viele „Änderungs- und Zusatzleistungen“ angeordnet worden.¹⁴⁷

¹⁴³ „Wir haben ja auch [...] immer wieder mal einen Änderungsstopp deutlich gemacht, um eben das Projekt mal in eine Reihe zu bekommen.“ (Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Manfred Körtgen, 35. Sitzung, 21.11.2014, S. 22)

¹⁴⁴ 29.01.2010, Protokoll der Geschäftsführersitzung, TOP 4.1 (FBB 482, S. 168)

¹⁴⁵ FBB ./ J.S.K. und gmp, Aktenz. 3O125/12 (LG Potsdam 2, S. 267)

¹⁴⁶ „[...] Dieses unabgestimmte, zum Teil widersprüchliche Vorgehen der verschiedenen Arbeitsbereiche hatte verheerende Auswirkungen auf Termine und Kosten. Nach dem Planungsstopp der Geschäftsführung im Januar 2010 sind noch sage und schreibe 30 weitere Planänderungsanträge und 200 Anordnungen - das können Sie wieder in dieser Darstellung sehen – ausgesprochen worden.[...]“ (Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 13)

¹⁴⁷ „[...] 2011 sind nach dem Monatsbericht Januar 2012, Ausführungsplanung, 127 Änderungs- und Zusatzleistungen angeordnet worden. [...] Das ist dann schon die Folge in der Bauleitung, die dann noch mal feststellt: Es ist schon eng, aber jetzt gibt es für die final fixierte Bauleistung noch mal Änderungsanordnungen für die Firmen. - Damit wurde der ohnehin ambitionierte Bauplan von der Flughafengesellschaft regelrecht zerschossen. Die gefährliche Entwicklung erkannte auch der Bauherr. Am 1. Oktober 2011 verhängte er abermals einen Änderungsstopp, weil der letzte Bauantrag im November 2011 eingereicht werden sollte, das heißt, einmal noch alle Änderungen einsammeln, einreichen, sodass zur gedachten Eröffnung eine Unterlage vorliegt.“ (Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 23)

21. Wurden die erheblichen Kostensteigerungen im Aufsichtsrat thematisiert?

Die Kostensteigerungen wurden im Aufsichtsrat diskutiert, allerdings dürften sich den wenigsten, weil fachfremden Mitgliedern, die Ursachen erschlossen haben. Ein leichtes für die Geschäftsführung, ohne größere Probleme immer höhere Beträge von dem Aufsichtsgremium zu fordern.

In den Aufsichtsratssitzungen stand regelmäßig das Thema „Kosten“ auf der Agenda. Inwieweit die miteinander verknüpften Probleme der Kostenentwicklung und des Baugeschehens allerdings in letzter Konsequenz von den, bis auf eine Ausnahme, fachfremden Kontrolleuren erfasst werden konnten, muss dahin gestellt bleiben. Im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft war, wie der Zeuge Dr.-Ing. Lütge Daldrup im Ausschuss ausführte, abgesehen von seiner Person niemand, der bereits auf die Verantwortung für ein größeres Bauvorhaben verweisen konnte. Allerdings sei finanzwirtschaftlicher Sachverstand vertreten gewesen:

„[...] Wenn Sie sich vorstellen, dass wir ein Aufsichtsgremium von 20 Personen waren, und ich glaube, in diesem Aufsichtsgremium ich der einzige neben einem Arbeitnehmervertreter war, der schon mal in größerem Umfang Bauverantwortung getragen hatte, war das schon für mich, was die Zusammensetzung betrifft, etwas überraschend. Mich hat vor allen Dingen überrascht, dass die beiden Bauministerien der Länder nicht intensiver in die Aufsichts- und Kontrolltätigkeit eingebunden waren. Sie müssen sich ja Folgendes vorstellen: Weder eine Flughafengesellschaft noch die Aufsichtsräte, die in aller Regel dort sitzen, haben so etwas jemals in ihrem Leben gemacht und werden es jemals in ihrem Leben wieder machen, eine hochkomplexe Fragestellung, und die Leute, die am Flughafen so etwas bauen, machen das einmal im Leben. Das ist nicht nur in Berlin so, sondern an anderen Orten auch. Diese Struktur ist sowieso schon schwierig, sehr komplex. In den Aufsichtsgremien war zumindest, was die baulichen Fragen betrifft - da war sicher finanzwirtschaftlicher Sachverstand vorhanden - im baulichen Bereich - das haben auch die Diskussionen des Aufsichtsrats gezeigt das kann man sicher in den Protokollen teilweise auch nachlesen - wurden vielleicht nicht immer die relevantesten Fragen diskutiert. [...]“¹⁴⁸

Offenkundig waren beim Strategiewechsel von der Beauftragung eines Generalübernehmers zur Einzelvergabe, obwohl im Aufsichtsrat diskutiert, vielen die Konsequenzen aufgrund mangelnder Erfahrung in Baufragen nicht bewusst.

Zeuge Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup: *„[...] Im Baubereich sind durchaus Risiken benannt worden. Ich glaube, es war jedem im Aufsichtsrat klar, dass das Umschwenken beispielsweise von der GU-Vergabe auf eine Einzelgewerksvergabe zeitliche Puffer verbraucht und dass die Wahr-*

¹⁴⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup, 16. Sitzung, 18.10.2013, S. 13

*scheinlichkeit, den Enderöffnungstermin zu halten, geringer geworden ist. Das ist aber wahrheitsgemäß und offen kommuniziert worden. Ob allen Aufsichtsräten das wirklich in der Tragweite klar war, das müssen Sie die Kollegen befragen. Für mich war es nicht überraschend, dass am Ende der erste Verzug entstand, denn es war schon sehr ambitioniert, von der GU-Vergabe auf eine Losvergabe umzuschwenken, wenn man keine wirklich eigene Bauherrenstrukturen in der Form hat, man sie von Externen einkaufen muss und die Qualität insofern auch nur bedingt im Blick haben kann. Wie gesagt, das ist ein Projekt, das haben die alle noch nie gemacht in der Dimension, und das mit externen Leuten zu machen, mitten im Verfahren umzuschwenken, ist schon ambitioniert. Das muss man einfach sehen. [...]*¹⁴⁹

Im März 2009 wurde im Projektausschuss des Aufsichtsrats festgestellt, dass sich die Kosten des Projekts innerhalb eines halben Jahres um 400 Millionen € erhöht haben. Projektausschussmitglied Dr.-Ing. Engelbert Lütge Daldrup regte daraufhin einen Vergleich der aktuell absehbaren Kosten des Terminalbaus mit den Angeboten der 10/2007 aufgehobenen Ausschreibung an. Dies bot sich an, um einen Vergleich zu haben, ob die abgelehnten, weil als überteuert empfundenen Angebote von potentiellen Generalübernehmern, sich wesentlich von den derzeit prognostizierten Kosten der Einzelvergabe unterschieden. Dies sei nicht möglich, beschied ihn Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen, die derzeitigen Angebote beruhten auf erheblich größerem Leistungsumfang und seien nicht vergleichbar.¹⁵⁰ Eine Untersuchung der Kostensteigerungen des Bauvorhabens BER fiel offenbar nicht in das Interessensgebiet der Geschäftsführung:

Ole Kreins (SPD): „Wenn ich die Frage der Kontrolle des Aufsichtsrats und seiner Gremien gegenüber der Geschäftsführung reflektiere, dann habe ich jetzt die Frage: Hat die Geschäftsführung die Informationen nur bedingt weitergeleitet oder zum Teil weitergeleitet oder in dem tiefenpsychologischen Effekt nicht weiterleiten können oder wollen? Sind denn die Fragestellungen, die wir heute als Disaster bezeichnen, also die Kostenentwicklung und die Bauverzögerungen, Ihrer Ansicht nach Fragen von Personen oder Fragen von systematischen Verhältnismäßigkeiten der Gremien? Also, sind die systemimmanent, oder sind das die Fragen der Geschäftsführer?“

Zeuge Dr. Christian Sundermann: „Die Frage kann ich nicht wirklich beantworten, weil es natürlich - wie vorhin geschildert - zum Beispiel bei der Verschiebung der ersten Inbetriebnahme einfach Sachverhalte gibt, bei einem über so lange Zeiträume geplanten, initiierten und zu bauenden Projekt, die inzwischen, glaube ich, schon 14 Jahre umfassen, die zu Beginn nicht gegenwärtig hätten sein können. Wie gesagt: Wenn die EU beschließt auf einmal, das und das muss wieder gemacht werden, oder es gab auch bei den Landebahnen Vorschriften der Internationalen Luftfahrtbehörde, wo man dann auf einmal wieder neu betonieren musste, das passiert ja. Es gibt Dinge, die man nicht erwartet, die passieren, die muss man irgendwie versuchen zu lösen.“¹⁵¹

¹⁴⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Engelbert Lütge Daldrup, 16. Sitzung, 18.10.2013, S. 17

¹⁵⁰ 25.03.2009: Protokoll des Projektausschusses (Skzl 644, S. 10)

In den Protokollen der Aufsichtsratssitzungen der Flughafengesellschaft bzw. deren Ausschüssen sind Hinweise auf Nachfragen von Aufsichtsräten zum Thema Kostensteigerung zu finden, die an die Geschäftsführung gerichtet wurden. So erkundigte sich Staatssekretär Gatzler (CDU) im Sommer 2011 im Aufsichtsrat, als der Handlungsrahmen eines Vergabepakets um einen deutlichen zweistelligen Millionenbetrag erhöht wurde, ob weitere Erhöhungen geplant seien. In der Endphase des Projekts seien grundsätzlich weitere Erhöhungen nicht auszuschließen. Ein verschärftes Risikomanagement versuche dem zu begegnen, erklärte Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen.¹⁵² Im Nachgang zu der Sitzung schrieb Dr.-Ing. Körtgen an seinen Referenten: „*Alle Erhöhungen ohne Aussprache genehmigt !!!!*“¹⁵³ Über die nächsten Erhöhungen hatte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im Dezember 2011 zu entscheiden. Wieder ging es um die Erhöhung von Handlungsrahmen, wieder um einen deutlichen, sogar sehr viel höheren zweistelligen Millionenbetrag. Im Aufsichtsrat regte sich Unmut, wie im Protokoll vermerkt wird:

Herr Christoffers weist darauf hin, dass im Jahr 2011 bislang Prognoseerhöhungen von insgesamt rund 170 Mio dem AR zur Entscheidung angetragen worden seien. Mit diesen Entscheidungen verbinde er den Auftrag an die GF die Kostenentwicklung streng zu monitoren. Der Vorsitzende schließt sich im Namen des gesamten AR diesem Auftrag an.“¹⁵⁴

Der Zeuge Dr. Sundermann (SPD), ehemaliger Staatssekretär, erklärte im Ausschuss, dass die Flughafengesellschaft im Winter 2011/2012 nicht nur kurz vor einem baulichen Desaster, der letztendlichen Absage der angekündigten Inbetriebnahme, sondern auch vor sehr ernsthaften Liquiditätsproblemen stand:

Andreas Otto (GRÜNE): „[...] Das Schwierige für uns ist ja – um es vielleicht noch mal zu sagen -: Alle, die wir hier befragen, sagen natürlich, sie haben alles richtig gemacht, und wir sind in der Pflicht herauszufinden, ob eigentlich was schiefgelaufen ist. Das ist unser Job im Moment. Sie sind als Finanzstaatssekretär, glaube ich, besonders prädestiniert gewesen, auf die Kosten und die Termine zu gucken, weil Termine immer mit Kosten zu tun haben. Spätestens in der Aufsichtsratssitzung im Dezember 2011 ist über die Terminschwierigkeiten geredet worden, ist über die Kostensteigerung geredet worden und auch über die Probleme mit dem Genehmigungswesen hinsichtlich der Brandschutztechnik. Wenn man das nachliest, hat man das Gefühl, das ist alles angesprochen worden, aber dann sind alle zur Tagesordnung übergegangen. Können Sie sich daran erinnern?“

Zeuge Dr. Christian Sundermann: „Also, es war sicher nicht so, dass man einfach zur Tagesordnung übergegangen ist. Wie gesagt, es war eine Klausurtagung. Die Dezembersitzung ist ja die Klausurtagung und war natürlich angesichts der aufgelaufenen Probleme eine intensive Tagung. Wie gesagt, alle, die da Sachverstand - auch aus dem Unternehmen – auf-

¹⁵¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Christian Sundermann, 13. Sitzung, 13.08.2013, S. 19

¹⁵² 24.06.2011: Protokoll der Aufsichtsratssitzung (Skzl 899, S. 178ff)

¹⁵³ 24.06.2011: mail von Dr.-Ing. Körtgen an Ralf Wagner (mail, Schriftverkehr Körtgen)

¹⁵⁴ 09.12.2011: Protokoll der Aufsichtsratssitzung (Skzl 773, S. 34ff)

*zubieten hatten, sind dort angetreten und haben berichtet. Es war schon klar, dass es eng wird. Aber ich erinnere mich auch, dass z.B. - ich zitiere das jetzt häufig, weil es für mich eine objektive Instanz ist - sowohl die Geschäftsführung wie der Mandatar wie auch wir selber gesagt haben: Stand Dezember 2011 ist es terminlich schwierig, aber es ist finanziell und terminlich machbar. - Für uns wäre ja Land unter gewesen, wenn wir festgestellt hätten, der Deckel wird jetzt absehbar wegknallen. Das ist ja für das Unternehmen auch gefährlich. Da halte ich zu meinem Senator rennen müssen und ins Parlament und sagen müssen: Leute, wir brauchen Geld! Oder zur EU, wie es dann ja auch geschehen ist. Das war im Dezember 2011 nicht der Fall. Da war alles gerade noch so - es war immer auf Kante genäht, terminlich wie finanziell, keine Frage - ausreichend. Die Leute, die den Sachverstand haben, das auch zu bewerten, sind zum gleichen Schluss gekommen und haben nicht gesagt: Passt auf, das geht nicht! -, sondern sie haben gesagt: Ist kritisch, ist schwierig, aber es kann funktionieren, finanziell wie zeitlich. - Das war im Dezember 2011.*¹⁵⁵

Die Zahlen und insbesondere die Forderungen der Flughafengesellschaft an die Anteilseigner Berlin, Brandenburg und den Bund ergeben ein anderes Bild: War der Finanzbedarf bis 2011 mit etwa 3,1 Milliarden Euro beziffert worden, belief er sich 2012 bereits auf 4,3 Milliarden Euro.

22. Ist der BER eine Erfolgsgeschichte? Warum explodieren die Kosten?

Der ehemalige Regierende Bürgermeister pflegte landauf, landab zu verkünden, der BER sei eine Erfolgsgeschichte. Sein Amtsnachfolger Müller (SPD) ist vermutlich bereits heilfroh, wenn das Infrastrukturprojekt im Süden Berlins endlich seiner Bestimmung übergeben werden kann. Erfolgsgeschichte hin, Erfolgsgeschichte her. Ob und wann der BER nach Eröffnung „schwarze Zahlen“ schreiben oder langfristig von finanziellen Zuwendungen der Anteilseigner abhängig sein wird, muss sich noch erweisen. Die sechs-Milliarden-Grenze ist längst avisiert. Die Gründe für die Kostenexplosion sind vielfältig: unzureichende Vorbereitung des Bauvorhabens, unzureichendes Fachwissen in den Aufsichtsgremien, laufende Planänderungen und und und ...

Wie geht es weiter mit dem BER, wenn das Drama um einen verlässlichen Eröffnungstermin endlich vorbei ist? Eine von den Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus, im Brandenburger Landtag sowie im Bundestag in Auftrag gegebene Studie¹⁵⁶ kommt zu einer düsteren Prognose: Die Refinanzierung der Investitionskosten durch den Flughafen wird ausgeschlossen – Mitte 2014 waren es mindestens rund 5,4 Milliarden Euro. Damit wenigstens die Betriebskosten des neuen Großflughafens gedeckt werden, müssten – verglichen mit dem Airport Tegel – die Einnahmen am BER um 50 Prozent gesteigert werden. Ein ambitioniertes Ziel.

¹⁵⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Christian Sundermann, 13. Sitzung, 13.08.2013, S. 30/31

¹⁵⁶ „Der Flughafen BER – Analyse der wirtschaftlichen Situation des Flughafens BER in ganzheitlicher Betrachtung mit alternativen Szenarien“, Forschungsgruppe Luftverkehr, Technische Universität Chemnitz, Juni 2014 (Download unter: www.gruenlink.de/sr1)

Beim Berlin-Brandenburger Flughafenprojekt ist von Anfang an der Wurm drin. Anfang der 1990er Jahre wurden über eine abenteuerliche wie kostenintensive Konstruktion nicht benötigte Flächen für umgerechnet 250 Millionen Euro erworben. Bereits damals kritisierte der Landesrechnungshof Brandenburg die mangelnde Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats. Und über die Erkenntnisse des Bundesrechnungshofes berichtete „Der Spiegel“: *„Bei ihren monatelangen Recherchen stießen die Beamten auf geschönte Zahlen, unkalkulierte finanzielle und ökologische Risiken und immer wieder auf schlampiges Geschäftsgebaren der staatlichen Flughafen-Betreiber-Gesellschaft.“*¹⁵⁷

Der Versuch, den Flughafen privat errichten und betreiben zu lassen, scheiterte kläglich und schlug laut Medienberichten mit 41 Millionen Euro zu Buche. Der neue Großflughafen sollte nun in öffentlicher Regie gebaut werden – und dafür brauchte man Geld.

Zuerst wandelten Berlin, Brandenburg und der Bund 2005 ihre 224 Millionen Euro Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital der FBB um. Danach erhöhten sie zusätzlich das Eigenkapital um 430 Millionen Euro. Die Europäische Investitionsbank beteiligte sich mit einem Darlehen in Höhe von einer Milliarde Euro an dem Projekt. Eine weitere Bank finanzierte die benötigten restlichen 1,4 Milliarden Euro. Für beide Darlehen stehen Berlin, Brandenburg und der Bund mit einer Bürgschaft auf erste Anforderung zu 100 Prozent gerade. Die ausgereichten Kredite in Höhe von 2,4 Milliarden Euro plus 450 Millionen Euro Eigenmittel der FBB plus 250 Millionen Euro für die Infrastruktur – die Fertigstellung des neuen Flughafens schien finanziell gesichert. Doch diese Rechnung war ohne den Bauherrn und den verantwortlichen Aufsichtsrat aufgestellt worden. Der ursprünglich vorliegende Entwurf des Fluggastterminals wurde in mehreren Etappen als überarbeitungswürdig empfunden, - in der Bauphase.

Wer den Bau einer Gartenlaube plant, muss wissen, dass das vorgesehene Budget nicht für ein Mehrfamilienhaus reichen wird. Er wird sich vor Baubeginn genau überlegen müssen, was errichtet werden soll und finanziert werden kann, weil baubegleitende Umplanungen bekanntlich immense Zusatzkosten verursachen und deshalb tunlichst zu vermeiden sind.

Bei der Bauherrin FBB und dem Flughafenprojekt BER war dies etwas anders. War 2005 für das Terminal eine Bruttogeschosfläche von 220.000 Quadratmetern vorgesehen, beträgt sie nunmehr 360.000 Quadratmeter. Hinzugekommen sind zwischenzeitlich unter anderem ein großer Einkaufsbereich für Reisende, ein spezieller Flugsteig für das Großraumflugzeug A380 und zwei Pavillons.

Jutta Matuschek (LINKE): *„In den verschiedenen Berichten findet sich ja häufig dieser Satz: Es ist alles noch im Rahmen des prognostizierten Finanzkonzeptes, sage ich mal diesen Begriff. Wenn wir das jetzt mal zusammensetzen - - Und das hat sich ja seit 2004 gar nicht geändert, und die Zahlen, die ich jetzt nenne, sind alle aus öffentlichen Berichten. Also, wir haben 2,4 Milliarden Kreditaufnahme plus die 430 Millionen Gesellschafterbeiträge plus die 440 Millionen aus dem eigenen Unternehmen zur Verfügung zu stellende eigene Finanzleistung. Dann kommen wir auf einen Gesamtrahmen von etwa 3,2 Milliarden. Darunter war unterlegt der Bau des Flughafens mit all seinen Anlagen, Finanzierungskosten für die Kredi-*

¹⁵⁷ „Geschlampt und geschönt“, Der Spiegel, 13.02.2005

te, Planungskosten und so was alles. Jetzt mal rein nach dem gesunden Menschenverstand, und Sie haben vorhin gesagt der Finanzrahmen war eigentlich immer knapp: Der Bau war begonnen worden mit einer geschätzten Bruttogeschosfläche von 220 000 m², ist aber innerhalb der Zeit auf 340.000 m² angewachsen. Es kamen bestimmte bauliche Sonderleistungen dazu, wie doppelstöckige Fluggastbrücken, der sogenannte Ebenentausch wegen Schengen usw. Also, die Baumasse selbst hat sich vergrößert. Die Baukosten waren sicherlich auch irgendwo im Fluss. Hat sich niemals der Verdacht aufgedrängt: Moment mal! Entweder war der ursprüngliche Finanzrahmen ziemlich üppig, dass wir all so was noch mit stemmen können, oder er ist eigentlich irgendwo schon ziemlich knapp, und dann geht hier irgendwas nicht auf!“

Zeuge Dr. Sundermann: „Die Frage stellt man sich natürlich immer. Ich bin jetzt, sagen wir mal, nicht in der Lage zu beurteilen, was jetzt genau zum Beispiel die Mehrkosten generiert, die ja auch der Landeshaushalt zur Verfügung stellen muss, und warum die EU notifiziert werden musste. Aber ich kann noch mal sagen: Zu der Zeit, als ich dort mein Mandat wahrgenommen habe, gab es ja eine abgeschlossene Planung, keine Feinplanung, jetzt keine Durchführungsplanung, aber eine Planung, wie der Flughafen aussieht. Und natürlich gab es auf der Strecke immer irgendwelche Irritationen, die sich auswirken - das kann ja gar nicht ausbleiben - auch auf die Finanzierung.“¹⁵⁸

Die Umplanungen verschlangen Unsummen, und die noch 2009 auf etwa 2,4 Milliarden Euro veranschlagten Gesamtkosten waren bald Makulatur.

Für den ehemaligen FBB-Geschäftsführer Dr. e. h. Mehdorn war dies kein Problem: Der Flughafen sei nun doppelt so groß und daher auch doppelt so teuer wie ursprünglich geplant, gab er im Juni 2014 vor dem Hauptausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses zu Protokoll. Im Übrigen brauche man für dessen Fertigstellung eben etwas mehr Zeit, er könne da keinen Skandal entdecken.¹⁵⁹ Abgesehen von Mehdorns großzügiger Aufrundung der Terminalfläche (hinzugekommen waren lediglich knapp zwei Drittel mehr Fläche) greifen die Bestimmungen des Haushaltsrechts auch beim BER: Vor Baubeginn muss eine ausgereifte Ausführungsplanung vorliegen.¹⁶⁰ Die bereits angesprochene Studie zur wirtschaftlichen Situation des Flughafens BER ermittelte, dass für Flughäfen in der Größenordnung des BER mit einer erwarteten Kapazität von jährlich 30 Millionen Passagieren etwa 3,5 Milliarden Euro „normal“ seien¹⁶¹ Doch für den BER müssen nach aktuellem Kenntnisstand mindestens 6,3 Milliarden Euro aufgewendet werden. Eine Summe, die sich aus vielen „kleineren“ Beträgen speist:

► Zum Beispiel die nutzlosen Beschleunigungsmaßnahmen vor der gescheiterten Inbetriebnahme 2012, die letztlich allesamt verzweifelte Versuche darstellten, mit zweistelligen Millionenbeträgen zu retten, was längst nicht mehr zu retten war. Der Leiter der FBB-Rechnungsprüfung erklärte vor dem Untersuchungsausschuss, dass nach der abgesetzten

¹⁵⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Christian Sundermann, 13. Sitzung, 13.08.2013, S. 42

¹⁵⁹ Wortprotokoll der 62. Sitzung des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin, 04. Juni 2014, S. 6 (Download unter: www.gruenlink.de/sr2)

¹⁶⁰ § 54 Bundeshaushaltsordnung (§§ 24 und 54 LHO)

¹⁶¹ „Der Flughafen BER – Analyse der wirtschaftlichen Situation des Flughafen“, S. 48

Eröffnung etliche Firmen ihren finanziellen Forderungen Nachdruck zu verleihen wussten: indem sie ihr Personal auf der Baustelle reduzierten. Die Flughafengesellschaft, die der verärgerten Öffentlichkeit soeben als neuen Inbetriebnahme-Termin Herbst 2013 (der dann auch wieder abgesagt werden musste) präsentiert hatte, war erpressbar. Um wenigstens die Chance einer Eröffnung zu bewahren, sah sich die Geschäftsführung oft gezwungen, Forderungen nachzugeben.

► Zum Beispiel aus einer Abrechnung der Firma Siemens über den Umbau der Entrauchungsanlage in Höhe von 1,9 Millionen Euro – die entsprechende Leistung war jedoch nicht erbracht worden.

► Zum Beispiel die Entlohnung der Dienstleister, die nach der Kündigung des Werkvertrags mit der pgbbi 2012 engagiert wurden, sie wird auf Basis wesentlich teurer Dienstleistungsverträge (**Stunden werden abgerechnet**) vollzogen. Die mit der pgbbi bestehenden Werkverträge (**ein komplettes Werk wird geliefert**) wurden fahrlässig gekündigt. Bei den Firmen klingeln seit der Absage 2012 die Kassen, behauptete der Zeuge Nienhoff, ehemaliger Generalplaner.¹⁶²

Wer baut, weiß auch, dass man mit unvorhersehbaren Kosten rechnen muss. Beim Bau des BER war es bereits alles andere als rund gelaufen, als die Flughafengesellschaft 2010 richtig kalt erwischt wurde. Ein Partner der Planungsgemeinschaft pgbbi meldete Konkurs an. Außerdem verkündete die EU neue Sicherheitsrichtlinien für die Kontrolle von Flugpassagieren, die es baulich umzusetzen galt. Darüber hinaus geriet die Flughafengesellschaft wegen zuvor nicht offen kommunizierter Flugrouten in die Kritik und wurde höchstrichterlich zur vollen Umsetzung des planfestgestellten Lärmschutzes für Anwohner verpflichtet. Waren 2005 lediglich 200 Millionen Euro für den Lärmschutz vorgesehen, sind es laut Geschäftsbericht 2013 der Flughafengesellschaft rund 444 Millionen Euro, mit dem das Schallschutzprogramm zu Buche schlägt. Zwischenzeitlich bezifferte Ex-Geschäftsführer Mehdorn die Kosten dieses Programms sogar auf rund 730 Millionen Euro¹⁶³ – was bei einem Flughafenbau in einem dicht besiedelten Gebiet nicht überrascht.

Wegen selbst verursachten und fremdbestimmten Problemen explodierte der Finanzbedarf der Flughafengesellschaft. Waren es bis 2011 etwa 3,1 Milliarden Euro gewesen, wurde der Bedarf bereits 2012 mit 4,3 Milliarden Euro beziffert – und die Anteilseigner Berlin, Brandenburg und der Bund mussten neben der öffentlichen Blamage der geplatzten BER-Eröffnung Anfang Juni 2012 auch noch gemeinsam eine weitere Finanzspritze von 1,2 Milliarden Euro an die Flughafengesellschaft ertragen. Die nächste Forderung an die drei Gesellschafter kam im Juni 2014 und belief sich auf weitere 1,1 Milliarden Euro.

2015 wurde um weitere Milliarden Euro gebeten. Eine von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vorgeschlagene Obergrenze der BER-Kosten lehnte die Bundesregierung als „kontraproduktiv“ ab. Die Gesellschafter einigten sich, der FBB abermals 1,1 Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen, weitere 1,1 Milliarden Euro werden über (von den Gesellschaftern verbürgte) Bankkredite finanziert. Der gewaltige Finanzbedarf resultiert zum großen Teil, aber nicht ausschließlich, aus dem Bau des BER. Die Flughafengesellschaft betreut neben dem havarierten BER-Projekt auch die beiden funktionierenden Flughäfen Tegel und Schönefeld (Alt). Auch dort muss investiert werden und es fallen Unterhaltungskosten an, damit ihr Betrieb bis zur Eröffnung des BER am Tag X gewährleistet ist und die Bundeshauptstadt nicht vom Flugverkehr abgeschnitten wird.

¹⁶² Wortprotokoll der Vernehmung von Dipl. Ing. Hubert Nienhoff, 49. Sitzung, 02.10.2015, S. 108; Vgl. auch dazu im Anhang Anlage A.16: Auszug aus dem Wortprotokoll Hummel

¹⁶³ Wortprotokoll der 62. Sitzung des Hauptausschusses, S. 6

Die Kapitalzufuhr der Anteilseigner bedarf der Zustimmung der EU, die über Wettbewerbsverzerrungen wacht und Notifizierungsverfahren prüft, ob durch staatliche Mittel – wie etwa beim BER – konkurrierende Flughäfen benachteiligt werden. Bislang genehmigte die EU die beantragten staatlichen Beihilfen ausnahmslos.

E. Die Absage 2010 und die Konsequenzen

23. Wann war absehbar, dass die geplante Inbetriebnahme im Oktober 2011 abgesagt werden muss?

Die als Gründe für die Absage kolportierte Insolvenz des Haustechnikers IGK-IGR und die EU-Verordnung über neue Sicherheitsbestimmungen gaben zweifellos den Ausschlag. Dass das Bauvorhaben in große Termschwierigkeiten steuerte, war wesentlich früher bekannt. Der Strategiewechsel von der Suche nach einem Generalunternehmer zur Einzelvergabe hatte ein Jahr gekostet und die diversen Planänderungen brachten permanent Planungen sowie den Bauablauf durcheinander.

In der FBB-Aufsichtsratsitzung vom 25.06.2010 wurde die geplante Inbetriebnahme 2011 um 7 Monate auf Anfang Juni 2012 verschoben.¹⁶⁴ Hinweise auf Probleme im Bauablauf, die die beabsichtigte Inbetriebnahme gefährdeten, gab es wesentlich früher. Ein Ablauf der Ereignisse:

- ▶ Am 17.12.2008 wurde in der FBB Geschäftsführersitzung der Monatsbericht des Unternehmensbereichs „Planung und Bau“ vorgestellt und auf dort vermerkte Terminrisiken hinsichtlich der Inbetriebnahme 2011 verwiesen. Die Geschäftsführung sah nach den Ausführungen jedoch keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.¹⁶⁵
- ▶ Ende 2008 stellte die Fa. Drees & Sommer¹⁶⁶ in ihrem Projektstatusbericht Nr. 12/2008 fest: „Die Fertigstellung mit Eröffnung Oktober 2011 ist ... stark gefährdet.“ Der Hintergrund seien bisher angeordnete Nutzungsänderungen, die „einen massiven Eingriff in den Projektablauf“ darstellen würden.¹⁶⁷
- ▶ Die Situation hatte sich nach Aussage des damaligen Leiters der Objektüberwachung, des Zeugen Nell, nach einem Jahr nicht entspannt: „Wir haben also festgestellt Anfang 2010, dass wir eine Gesamtverzögerung haben von zweieinhalb Monaten, prognostiziert auf diesen Endtermin. Es gab in Teilbereichen [...] teilweise deutlich größere Abweichungen.“¹⁶⁸
- ▶ Weitere negative Auswirkungen auf Bauablauf und Inbetriebnahmetermin deuteten sich mit dem Insolvenzantrag der mit der TGA-Planung beauftragten Fa. IGK-IGR im Februar

¹⁶⁴ 25.06.2010, Wortprotokoll der 97. FBB-Aufsichtsratsitzung (SenWTF 11, S. 69ff)

¹⁶⁵ 17.12.2008, Protokoll der Geschäftsführersitzung, TOP 4.1 (FBB 481b, S. 381)

¹⁶⁶ Vgl. dazu im Anhang Anlage A.8: Auszug aus dem Wortprotokoll Christian Manninger

¹⁶⁷ Drees & Sommer, Projektstatusbericht Nr. 12/2008 (Drees & Sommer 3)

¹⁶⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Knut Nell, 26. Sitzung, 09.05.2014, S. 38

und der EU-Verordnung Nr. 297/2010 vom April 2010 über neue technische Anforderungen in den Sicherheitskontrollen an.

► Mitte April 2010 berichtete Bereichsleiter Korkhaus in einer Geschäftsführersitzung, die zeitlichen Verzüge bei den TGA-Planungen lägen bei etwa 8,5 Monaten. Die Beschleunigungskosten würden ungefähr 70 Millionen Euro betragen. Die Auswirkungen einer Verschiebung der Inbetriebnahme um mehrere Monate bzw. ein Jahr soll geprüft werden.¹⁶⁹ Als die Leiterin der Projektsteuerung, Frau Graf-Hertling, ein erhebliches Inbetriebnahmerisiko für 2011 ansprach, führte dies zu einem heftigen Konflikt mit Geschäftsführer Dr. Körtgen.¹⁷⁰

► Anfang Mai 2010 wurden in einer Geschäftsführersitzung weiterer Prüfbedarf hinsichtlich des Inbetriebnahmetermens festgestellt und die Beschleunigungskosten nunmehr mit ca. 90 Millionen Euro beziffert. Zu letzteren merkte Geschäftsführer Dr. Schwarz an, dass im Falle von Beschleunigungskosten der Termin 30.10.2011 auch eingehalten werden müsse.¹⁷¹

► 07.05.2010: Richtfest Fluggastterminal. Die Geschäftsleitung erklärt, der Bauprozess werde „termingerechtere vorangetrieben“.¹⁷²

► 19.05.2010: Projektsteuerer WSP/CBP schreibt der FBB, dass eine Eröffnung zum 30.10.2011 nicht mehr empfohlen werden kann.¹⁷³

► 01.06.2010: Presseerklärung der FBB: Nach gegenwärtigem Planungsstand ist eine Inbetriebnahme per 30.11.2011 vorgesehen.¹⁷⁴

► 25.06.2010: 97. FBB-Aufsichtsratssitzung, u.a. wurden Terminalsicherungsmaßnahmen in Höhe von 62 Millionen Euro bewilligt und die Verschiebung des Inbetriebnahmetermens auf 02./03.06.2012 beschlossen.¹⁷⁵

Die Insolvenz des TGA-Planers IGK-IGR und eine Anfang 2010 bekannt gewordene neue EU-Verordnung über technische Anforderungen in den Sicherheitskontrollen, wurden als Gründe für die Absage des Eröffnungstermins angeführt.¹⁷⁶ Angesichts der bereits von Drees & Sommer prognostizierten und schlussendlich eingetretenen Verzügen, ob der massiven Eingriffe in den Projektverlauf (Änderungswünsche), war die Verschiebung der Eröffnung einerseits unumgänglich, andererseits öffentlich nachvollziehbarer mit der Insolvenz eines wichtigen Planers und einer unvermittelt angeordneten EU-Vorschrift zu begründen. Die EU-Verordnung 297/2010 sah die Aufstellung von Flüssigkeitsscannern in Flughäfen vor. Die Geräte sollten ab April 2013 in Betrieb sein. Bereits zwei Jahre zuvor, im April 2011, am BER liefen längst die erneuten Umplanungen auf Hochtouren und wurden Pavillons konzipiert, da die Scanner nicht in den Sicherheitsbereich des Terminals passten, korrigierte die EU ihre Verordnung. Es habe sich gezeigt, „*dass nur wenige*

¹⁶⁹ 14.04.2010, Protokoll der Geschäftsführersitzung, TOP 4.2 (FBB 482, S. 206 und S. 210)

¹⁷⁰ „Man hat gesagt: Das ist nicht ihre Aufgabe, uns hier zu sagen, dass wir einen Termin zu verschieben haben. – Das war Dr. Körtgens Originalton [...] Ich habe da widersprochen. Ich habe gesagt: Genau das sehe ich als meine Aufgabe, hierher zu kommen und auch unangenehme Themen anzusprechen. [...]“ (Wortprotokoll der Vernehmung von Ariane Graf-Hertling, 39. Sitzung, 09.05.2014, S. 14)

¹⁷¹ 04.05.2010, Protokoll der Geschäftsführersitzung, TOP 4.1 (FBB 482, S. 213)

¹⁷² Wortprotokoll der Vernehmung von Knut Nell, 26. Sitzung, 09.05.2014, S. 5f

¹⁷³ 19.05.2010, Schreiben WSP/CBP an Bereichsleiter Korkhaus (FBB), (Skzl 508, S. 224f)

¹⁷⁴ 01.06.2010, Presseerklärung der FBB (SenWTF 10, 88f)

¹⁷⁵ 25.06.2010, Wortprotokoll der 97. FBB-Aufsichtsratssitzung (SenWTF 10, S. 14)

¹⁷⁶ 20.05.2010: Geschäftsführersitzung TOP 4.1: TGA-Planungen: Fretter empfiehlt eine Verschiebung von 5 Monaten; die interne Bewertung empfiehlt mindestens 6 Monate, vorzugsweise 12 Monate. Nach außen kommuniziert werden soll, in Bezug auf eine mögliche Verschiebung, neben dem Thema „TGA“ auch das Thema „EU-Sicherheitskontrollen“. (FBB 482, S. 223f)

*Flughäfen tatsächlich in der Lage gewesen wären, Kontrollen einzurichten*¹⁷⁷ April, April. Der neue Eröffnungstermin lag nur sieben Monate nach dem abgesagten. Das Ziel war kaum erreichbar.¹⁷⁸

24. Welche Konsequenzen hatte die Absage 2010?

Externe Sachverständige wurden engagiert und vermutlich wurde „der Druck auf dem Kessel“ verstärkt, der letztlich dafür sorgte, dass eine abermalige Absage für die Beteiligten am Baugeschehen unvorstellbar war, - was wiederum jede Menge Kosten und nachhaltiger Probleme durch hektisches, vermeintliches Fertigstellen produzierte. Die naheliegende Konsequenz der Absage 2010, die Aufsichtsgremien mit Fachpersonal auszustatten, blieb aus. Die nächste blamable Absage der Eröffnung war vorprogrammiert.

Unter dem Eindruck der Verschiebung der Eröffnung 2011 wurden im Frühjahr 2010 etliche externe Sachverständige zu dem Bauvorhaben hinzugezogen:

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Wurden während Ihrer Zeit da noch andere externe Sachverständige zu Terminfragen, zu Kostenfragen beauftragt?“

Zeuge Joachim Korkhaus: „Zu Terminfragen Dr. Fretter, zum Controlling Herr Prof. Diemand und zur Kontrolle der TGA-Planung, denn wir haben die pgbbi in der Verantwortung gelassen. Wir haben keinen neuen gesucht, sondern gesagt: Ihr habt hier Defzite. Seht zu, dass ihr nacharbeitet, dass wir nach drei bis vier Monaten einen entsprechend Planungsausstoß pro Monat haben, dass die Firmen bauen können. Und um das zu kontrollieren, haben wir im Mai 2010 Canzler Ingenieure aus Frankfurt eingeschaltet.“

Vorsitzender Martin Delius: „Wie lange waren die da?“

Zeuge Joachim Korkhaus: „Ein Jahr bestimmt, bis Mitte 2011.“

Vorsitzender Martin Delius: „Vielen Dank! Gab es seitens der externen Sachverständigen Warnungen bezüglich der geplanten vollständigen Inbetriebnahme - es kann ja jetzt nicht alle betreffen, weil die ja nicht mehr dabei waren - am 3. Juni 2012, und wurde darauf reagiert?“ Sind die Warnungen dem Aufsichtsrat bekannt geworden?“

Zeuge Joachim Korkhaus: „Nein, die Warnungen gab es nicht, dass der Termin gefährdet ist. [...]“¹⁷⁹

Die Behebung struktureller Probleme stand nicht auf dem Programm. Offenbar glaubte man in Geschäftsführung und Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft, mit dem personellen Ausgleich fachlicher Defizite das Projekt wieder in den Griff zu bekommen. Das Engagieren weiteren Personals und einzelne Maßnahmen, wie etwa die Anweisung des Geschäftsführers Dr. Schwarz, mit regelmäßigen Berichten über den aktuellen Stand des Baugeschehens informiert zu werden,

¹⁷⁷ VERORDNUNG (EU) Nr. 245/2013 DER KOMMISSION vom 19. März 2013 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 bezüglich der Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen an EU-Flughäfen, § 4

¹⁷⁸ Vgl. dazu im Anhang Anlage A.3: Auszug aus dem Wortprotokoll Klaus Wowereit

¹⁷⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Korkhaus, 19. Sitzung, 06.12.2013, S. 20/21

konnten weder die Fertigstellung des Fluggastterminals beflügeln noch die erneute Verschiebung des Eröffnungstermins 2012 verhindern.

F. Die Absage 2012 und die Konsequenzen

25. Wann war klar, dass die Eröffnung 2012 nicht haltbar ist?

Als auf einer Pressekonferenz Stellung bezogen werden musste zur blamablen Absage der geplanten Eröffnung des BER, entrüstete sich der damalige Aufsichtsratschef Wowereit (SPD) und sein Stellvertreter, Brandenburgs damaliger Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD) grantelte: „Ich bin stocksauer!“ Beide hatten bereits 2010 eine jahrelang propagierte Eröffnung des Flughafens verkünden müssen, aber daraus offenkundig keinem Lehren gezogen. Man war nicht hellhörig geworden, als ein halbes Jahr vor der geplanten Eröffnung, auf der Aufsichtsratsitzung im Dezember 2011, Geschäftsführung und Projektsteuerer erhebliche technische Probleme, weitere Kostensteigerungen und Schwierigkeiten beim Einhalten diverser Termine andeuteten. Die Versicherung, die Eröffnung am 3. Juni 2012 sei nicht gefährdet, stellte zufrieden. Innerhalb der Flughafengesellschaft wusste man zu diesem Zeitpunkt bereits, dass eine reguläre Inbetriebnahme kaum möglich sein würde. Interimslösungen wurden diskutiert. Die Krise zeichnete sich immer deutlicher ab.

Fatal in dieser Gemengelage: Es wurde auf Glück anstatt auf ein verantwortungsvolles Krisenmanagement gesetzt. Einige Zeugen beteuerten im Untersuchungsausschuss, bis Anfang Mai 2012 fest an die Eröffnung geglaubt zu haben. Schließlich sei bei Bauvorhaben Hektik in der Schlussphase üblich und in anderen Bundesländern hätte der Genehmigung z.B. von Mehrzweckhallen für Großereignisse, Einkaufszentren und auch Flughäfen lediglich mit Interimslösungen - ohne funktionierende automatisierte Entrauchungsanlagen – nichts entgegen gestanden.

Im Fall BER war die Aussage des Mitarbeiters im zuständigen Bauordnungsamt nachvollziehbar, dass zur Sicherheit von Passagieren und Mitarbeitern die Betriebsgenehmigung des Terminals u.a. von einem funktionierenden Brandschutz abhängig gemacht wurde und wird. Da die notwendigen Unterlagen nicht beigebracht wurden und Tests für die Mensch-Maschine-Schnittstelle nicht vorlagen, war spätestens Ende Februar klar, dass die Eröffnung ausfallen würde.

Kurz nach der April-Aufsichtsratsitzung 2012, sechs Wochen vor der Eröffnung, der Aufsichtsrat hatte soeben weitere Beschleunigungsmaßnahmen in Millionenhöhe bewilligt, gestanden sich Generalplaner und Flughafengesellschaft ein, dass wegen des zeitlichen Rückstandes der Installation und der Programmierung der Brandmelde- und der Entrauchungsanlage eine Fertigstellung der TGA und eine ordnungsgemäße Abnahme des Terminals - und

damit eine Inbetriebnahme zum 3. Juni nicht möglich sei.

Am 7. Mai unterschrieb der verantwortliche Planer Paap nicht die notwendige Erklärung des Objektplaners zur Anzeige auf Fertigstellung. Denn in den verbleibenden vier Wochen waren die obligatorischen Tests nicht machbar.

Der Traum von der Eröffnung im Juni 2012 war geplatzt

Die Aufsichtsratssitzung im Dezember 2011 befasste sich mit ernsthaften Problemen. Insbesondere die Tatsache, dass Klappen ohne technische Zulassung in die Entrauchungskanäle eingebaut worden waren,¹⁸⁰ zeigte ein Risiko.¹⁸¹ Die technischen Probleme waren soweit sichtbar, dass es verwundert, dass die Aufsichtsräte sich auf April vertagten und auf glückliche Fügungen hofften. Der Untersuchungsausschuss konnte nicht klären, ob sich zu diesem Zeitpunkt in Aufsichtsrat oder Geschäftsführung irgendjemand Gedanken über eine mögliche Absage der Eröffnung machte. Möglicherweise war so ein Scheitern jenseits der Vorstellungskraft der handelnden Personen.

Über die aufgelaufenen Probleme berichtete sehr anschaulich der Zeuge Manninger mit Bezug auf die Fragestellungen des Untersuchungsauftrages:

„Jetzt sind wir beim 2.1 : Waren nach der ersten Absage der Eröffnung in 2010 weitere Verzögerungen im Baufortschritt zu verzeichnen? - Gut, das hatte ich ja bereits gesagt. Also Ende 2010 hatten wir schon die ersten Verzögerungen, die zur Umstellung des Bauablaufs führten, und jetzt die Frage der Fragen: Waren bereits Ende 2011 für die Geschäftsführung, den Aufsichtsrat die Anteilsbauverzögerungen erkennbar, die den Eröffnungstermin im Juni 2012 fraglich erscheinen ließen? Ja, natürlich! Die waren Ende 2011 massiv erkennbar. Das war schon ganz offensichtlich, aber das war letztendlich noch ein Erfolg, dass wir den Basisprobetrieb im, na irgendwann Ende November war das, um den 20. November herum, konnte der Basisprobetrieb tatsächlich erfolgreich begonnen werden. Es war noch mal so eine Hauruckaktion. Allerdings war es insofern schon erkennbar, weil wir wollten eigentlich bis November, spätestens Anfang Dezember mit dem Gebäude baulich weitestgehend fertig sein, und das war es natürlich bei Weitem nicht. Das war dann auch Thema vom Controllingbericht im Dezember, wo wir ganz massiv darauf hingewiesen haben. Was heißt massiv, das kann man jetzt sehen, wie man will, aber letztendlich war in unseren Augen sehr deutlich gemacht, dass letztendlich der Bauablauf sehr kritisch ist und dass wir immer noch große Verzögerungen gerade bei der ImCa haben, bei der Entrauchungsanlage, und dass es zwar Gegensteuerungsmaßnahmen gibt, aber dass letztendlich die erst mal alle greifen müssen. Allerdings war auch in dem Controllingbericht drin gestanden, das muss man auch ganz deutlich sagen, dass aus heutiger Sicht der Eröffnungstermin noch nicht gefährdet ist.

Ende Dezember, Sie fragen ja immer noch nach dem Ende 2011, und was ist dann da passiert.

Ende Dezember 2011 wie Januar 2012 war dann offensichtlich, dass mit der Vollautomation, dass es nicht funktionieren wird, und dann kam der Vorschlag

¹⁸⁰ 09.12.2011: Protokoll der FBB-Aufsichtsratssitzung (FBB 265, S. 10)

¹⁸¹ Vgl. dazu im Anhang Anlage A.4: Auszug aus dem Wortprotokoll Bodo Mende

von gmp, das war dann auch die Gegensteuerungsmaßnahme, dass man diese Halbautomation oder Mensch-Maschine-Kopplung mal versuchen will. Ich glaube, da wird später dann auch noch mal das hinterfragt, insofern würde ich dann bei der späteren Frage noch mal darauf eingehen. Das war die eine Gegensteuerungsmaßnahme, und die andere Gegensteuerungsmaßnahme war natürlich immer wieder, vor Ort ein paar Abläufe umzustellen, Kapazitäten bereitzustellen, Task-Force-Mannschaften bereitzustellen, also letztendlich versuchen, mit intensiven Kapazitäten auf der Baustelle eben den Baufortschritt zu erzielen, den man eigentlich benötigt. Es ist da auch sehr viel passiert, aber es ist natürlich auch sehr viel Ungeregeltes passiert, das muss man einfach mal so sagen.“¹⁸²

Unmittelbar nach der Aufsichtsratsklausur tauchte das Problem auf, dass die Vollautomatische Steuerung der Brandschutztechnik nicht fertig würde. Darüber wurde der Aufsichtsrat nicht unterrichtet. Zwischen Weihnachten und Neujahr sowie Anfang Januar 2012 wurde an einer Hilfslösung gearbeitet, der sogenannten Mensch-Maschine-Schnittstelle. Das bedeutet, dass an speziellen Schaltpulten Personen im Brandfall die entsprechenden Entrauchungs-steuerungen per Knopfdruck starten.

Der Zeuge Korkhaus sagte zur Umstellung auf die halbautomatische Lösung für die Brandmeldetechnik und den nötigen Genehmigungen:

„Also wir haben im Dezember, in der letzten Woche vor Weihnachten, von der pgbbi gehört, dass wir die Defizite haben in der Ausführung der Vollautomatik, dass man an vielen anderen Baustellen schon mit dieser Halbautomatik gearbeitet hat: Das wäre jetzt noch eine Möglichkeit, die muss aber zwischen Weihnachten und Neujahr ausgearbeitet werden. Da muss dann auch ein kleines LV dabei entstehen. Wir müssen dann mit den Firmen sprechen, ob die in der Lage sind, wenn wir denen Mitte Januar den Auftrag erteilen, denn da müssen ja auch wieder ein paar Kilometer Kabel bestellt werden, auch Tableaus und entsprechende Schaltschranke, inwieweit die absichern können, dass wir das noch bis Ende Januar auf die Baustelle bekommen, um dann eben im Februar, März, April diese Anlage umzubauen. - Diese Abklärung hat dann auch stattgefunden, und daraus ist dann im Februar diese Planunterlage entstanden, die dann Ende Februar beim Bauordnungsamt eingereicht wurde. Ob jetzt da ein TGA-Planer hätte sagen können vor Weihnachten: Das ist alles für die Katz, das kriegen wir sowieso nicht hin, das ist viel zu kompliziert, es gibt auch Risiken bei der Genehmigung? - Die Stimmen gab es nicht.“

Jutta Matuschek (LINKE): *„Hat Ihnen denn das Bauordnungsamt zu irgendeinem Zeitpunkt in diesem Zeitraum von Dezember bis Ende April irgendwie in Aussicht gestellt oder angedeutet, dass es eine Teilinbetriebnahme, eine Nutzungsaufnahme vor Fertigstellung oder eine nicht ganz fertiggestellte Anlage dulden würde?“*

Zeuge Joachim Korkhaus: *„Die Gespräche habe ich nicht selbst geführt. Natürlich hat Herr Paap mit seinen Planern dieses sondiert, sonst hätten wir uns ja nicht erst mal sechs, acht Wochen Arbeit gemacht, um dann gleich zu hören, dass es keinen Erfolg haben wird.“*

Jutta Matuschek (LINKE): *„Aber die Genehmigung, die das Bauordnungsamt*

¹⁸² Wortprotokoll der Vernehmung von Christian Manninger, 34. Sitzung, 07.11.2014, S. 10

erteilen muss, muss das Bauordnungsamt doch mit dem Bauherren abstimmen. Das ist nicht Herr Paap.“

Zeuge Joachim Korkhaus: „Nein, das waren ja diese Runden, die wir ab Ende Februar dann fünfmal bis zum 2. Mai einberufen hatten mit dem Bauordnungsamt. Das war ja der Grund, warum wir uns mit denen getroffen haben.“

Jutta Matuschek (LINKE): „Herr Korkhaus! Wissen Sie, was ich überhaupt nicht verstehe? - Sie sind der Gesamtprojektverantwortliche. Das Unternehmen Flughafengesellschaft FBB, in dem Sie der Gesamtverantwortliche sind, ist vertragliche Beziehungen eingegangen zu den Generalplanern, zu den Projektsteuerern, muss sich mit dem Bauordnungsamt abstimmen. Es läuft immer wieder bei der FBB zusammen. Ich verstehe nicht, wenn Sie vertragliche Beziehungen mit der pgbbi haben, dort Mängel erkennen, dass Sie dennoch meinen, das sei dann Sache von pgbbi und nicht Ihr Problem. Ich habe manchmal den Eindruck, Sie blocken ab, das sei die geschuldete Leistung. Die Gesamtverantwortung liegt aber bei Ihnen.“

Zeuge Joachim Korkhaus: „Für was hole ich mir denn Vertragspartner als Gesamtplaner, als Gesamtprojektsteuerer? Wenn ich es selber könnte, dann würde ich 60 Leute einstellen und als FBB das Projekt selbst wuppen. Geht aber nicht. Deswegen kaufe ich mir doch für viel Geld Sachverstand ein.“¹⁸³

Die Flughafengesellschaft und der Generalplaner sowie ausführende Firmen arbeiteten fieberhaft an der Umsetzung einer halbautomatischen Steuerung der Brandmeldung und Entrauchung. Aber für diese Lösung wäre neben erheblichem technischen Aufwand vor allem eine Zustimmung des Bauordnungsamtes notwendig gewesen. Doch eine Genehmigung durch die Behörde im Landkreis war nicht in Aussicht gestellt. Zu viele Unsicherheiten steckten in der Idee und Tests der Steuerungen gab es auch nicht. Auch die Gründung einer AG Brandschutz mit allen wichtigen Beteiligten konnte das nicht ändern. Im Prinzip musste den Teilnehmern seitens der FBB bereits auf deren erster Sitzung Ende Februar klar geworden sein, dass es sich eher um ein Rückzugsgefecht handelte. Der Zeuge Hartmut Zimmermann, der zuständige Mitarbeiter des Bauordnungsamtes, verdeutlichte die Sichtweise des Bauordnungsamtes auf den Vorgang im Frühjahr 2012.

„Was waren die Probleme? - Sie haben dort wesentliche Abweichungen zum genehmigten Konzept gehabt. Genehmigt war von der Brandmeldeanlage eine komplette, automatische Brandmeldeanlage in der Kategorie 1, das heißt, alle Bereiche waren mit automatischen Meldern der Kenngröße Rauch zu überwachen. Es war eine automatische Löschanlage, Sprinkleranlage nach CA 4001 auszuführen. Die war in Teilen – infolge von verlegten Strängen und, und, und, Leitungen und Kanälen - nicht unmittelbar in zwei Ebenen beispielsweise ausgeführt, obwohl sie in zwei Ebenen hätte ausgeführt sein müssen und, und, und. So geht es dann weiter. Und die Brandmeldeanlage war zur Steuerung, Auslösung der Entrauchungsanlagen erforderlich. Wir haben für die Entrauchungsanlagen bestimmte Simulationen gefahren, die auch einen zeitlichen Ablauf der Ansteuerung, des Anlaufens der Anlagen beinhaltet. Dieser wäre auch nicht unbedingt eingehalten worden. Wir haben, sage

¹⁸³ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Korkhaus, 19. Sitzung, 06.12.2013, S. 60

ich mal, bauliche Situationen gehabt, wo die Brandabschnitte nicht sauber geschottet waren, Leitungsanlagen, die teilweise über die zulässige Kapazität vorhanden waren, Mischverlegungen und, und, und.“

Vorsitzender Martin Delius: „*Da hätte das Interimskonzept jetzt auch nicht geholfen?“*

Zeuge Hartmut Zimmermann: „*Dort hätte das Interimskonzept auch nicht geholfen.*“¹⁸⁴

Die Aussage des Zeugen Zimmermann macht deutlich, dass es neben der Steuerung weitere Mängel gab, die einer Eröffnung im Wege standen. Die großen Technikprobleme ließen eine Genehmigung und Inbetriebnahme kaum erwarten. Der Aufsichtsrat hatte in dieser Phase keine Sitzungen anberaumt, und der Projektausschuss hatte seit dem 16.06.2011 nicht getagt. Angesichts der Aussagen des Zeugen Zimmermann war jedoch spätestens mit der Februar-Sitzung der AG Brandschutz klar, dass eine Eröffnung nicht möglich sein würde.

Am 6. März 2012 ging ein Schreiben der Unternehmensberatung pwc bei der Flughafengesellschaft ein,¹⁸⁵ das erhebliche Risiken bzgl. der Eröffnung konstatierte. Pwc war im Auftrag der Bürgen als Mandatar tätig und kümmerte sich um die Sicherheit der Kredite. Die Zeugin Gute sagte über das Schreiben:

Vorsitzender Martin Delius: „*[...] Dann gibt es noch einen Vermerk der Senatskanzlei, weil das Schreiben von Ihnen vom 6. März spielte eine Rolle beim Treffen des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit mit Herrn Schwarz, das am 30. März desselben Jahres stattfand. In den Vorbereitungsunterlagen von Herrn Wowereit zu diesem Termin ist ein Vermerk von Herrn Prahl - das ist ein Mitarbeiter der Senatskanzlei - enthalten, wo Herr Prahl zu Ihrem Schreiben Folgendes schreibt: Ein Gespräch mit den Bürgen hat zwischenzeitlich stattgefunden. Darin hat PwC mündlich die kritische Bewertung bereits zurückgezogen. Ein Protokoll steht jedoch aus. Das ist Seite 63 der Unterlage Skzl 772. - Stimmen Sie dem zu? Stimmt das?“*

Zeugin Solveig Gute: „*Ich glaube, mich zu erinnern, worum es darin geht. Wir haben in der Sitzung die Frage zu beantworten gehabt: Ist die Inbetriebnahme gefährdet, ja oder nein? -, und haben klargestellt, dass wir nicht gesagt haben, die Betrieb- - die Inbetriebnahme – ich werde dieses Wort noch lernen! - ist gefährdet, sondern sie könnte aus unserer Sicht gefährdet sein. Und das ist als quasi Rücknahme, denke ich, interpretiert worden.*“¹⁸⁶

Weitere Hinweise enthielt das Schreiben der Unternehmensberatung McKinsey vom 15.03.2012.¹⁸⁷ Die Unternehmensberatung begleitete den angelaufenen Probetrieb, der aufgrund der technischen Probleme nur höchst eingeschränkt durchgeführt werden konnte. Spätestens angesichts dieses Schreibens hätte der Aufsichtsrat informiert und die Eröffnung planmäßig verschoben werden

¹⁸⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Hartmut Zimmermann, 43. Sitzung, 17.04.2015, S. 54/55

¹⁸⁵ Vgl. dazu im Anhang die Anlagen A.13 und A. 15: Auszüge aus dem Wortprotokoll Solveig Gute

¹⁸⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Solveig Gute, 56. Sitzung, 12.02.2016, S. 34

¹⁸⁷ Vgl. dazu im Anhang Anlage A.2: Auszug aus dem Wortprotokoll Klaus Wowereit

sollen. Stattdessen wurden argumentative Gegenmaßnahmen ergriffen, die McKinsey veranlassten, die Aussagen des Schreibens zu relativieren. Die Flughafengesellschaft versprach durch Beschleunigungsmaßnahmen, die Eröffnung zu erreichen. In einem weiteren Schreiben vom 13.4.2012 relativierte daraufhin McKinsey die Bedenken. Rechtzeitig für die Aufsichtsratssitzung am 20.4.2012.

Angesichts der vorliegenden Informationen hätte an diesem Tag der Aufsichtsrat über einen Plan B sprechen müssen und die für den 3. Juni geplante Eröffnung absagen müssen, anstatt weitere Millionen für sogenannte Beschleunigungsmaßnahmen auszugeben.

26. Warum haben Gesellschafter, Aufsichtsrat und Geschäftsführung der Flughafengesellschaft die Augen vor dem drohenden Crash, d.h. der abermaligen Absage des Eröffnungstermins, verschlossen?

Darauf gaben weder befragte Zeugen noch intensives Fahnden in den Akten eine Antwort. Hatte es mit dem immensen Druck zu tun, unter dem die Fertigstellung seit dem ersten Spatenstich stand? War der Druck durch vielfältige Umplanungen, den Ausfall des TGA-Planers IGK-IGR und der ersten Verschiebung der Eröffnung 2010 noch kräftig gestiegen? Verstellte das allerorten verkündete Mantra „Druck auf dem Kessel halten“ den Blick der Geschäftsführung auf die Baustellenrealität? War Gesellschaftern, Aufsichtsrat und FBB-Geschäftsführung unvorstellbar, dass ein Bauordnungsamt Dahme-Spreewald die anberaumte Eröffnung des größten Infrastrukturprojekts im Osten der Republik nur wegen einer funktionsuntüchtigen Entrauchungsanlage kippen könnte? Dies gehört in den Bereich der Spekulation und ist nicht nachweisbar. Das Problem beim BER erschließt sich am ehesten bei einem genauen Blick auf die Projektstruktur und das Berichtswesen.

Die Einschätzung, ob ein Großbauprojekt im Zeitplan liegt und welche Probleme es gibt, hängt von der Organisation, der Qualität der Prozesse und dem Berichtswesen ab. Den Überblick können letztlich nur Personen haben, bei denen alles zusammenläuft, Projektsteuerer, Geschäftsführer oder leitendes Personal der oberen Ebene. Aufsichtsräte und Gesellschafter sind auf Berichte angewiesen, und zwar auf realistische Berichte. Berichte über den Stand des BER bekamen Aufsichtsrat und Gesellschafter ausschließlich über den Pfad: Projektsteuerer → Geschäftsführung. Obwohl mehrfach darüber diskutiert wurde, ist bis heute kein eigenes Controlling oder ein anderes Gesellschafterinformationswesen installiert. Der Verzicht auf von der Geschäftsführung unabhängige Informationen machte Gesellschafter und Aufsichtsrat, aber z.B. auch den Bürgermandatar, abhängig von den Berichten der Geschäftsführung. Angesichts des Projektvolumens, den Erfahrungen mit der Insolvenz des TGA-Planers 2010 und der darauf folgenden Eröffnungsverschiebung war das eine schlechte Konstruktion.

Der Untersuchungsausschuss befragte zu der Thematik des Überblicks über das BER-Projekt den in der Hierarchie direkt dem technischen Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen unterstellten Projektleiter für den Bau des BER, den Zeugen Korkhaus:

Andreas Otto (GRÜNE): *„Na ja, die Schwierigkeit ist, wer konnte überhaupt einschätzen, ob der gesamte Termin gefährdet ist?“*

Zeuge Joachim Korkhaus: *„Ich denke, bei einem solchen Großprojekt kann das keiner. Da gibt es keine Person, die über den Dingen so schwebt, die sagen kann: Jetzt ist der Punkt, und es geht nicht. Es gab viel zu viele Dinge miteinander im Verbund.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Das ist ja in gewisser Weise eine Hierarchie, und da rechnet man natürlich damit, dass es irgendwo, relativ weit oben, eine Stelle gibt, wo der Überblick besteht, und ich hatte jetzt eigentlich gedacht, dass das bei Ihnen wäre. War das so?“*

Zeuge Joachim Korkhaus: *„Nein, dazu ruht das Projekt auf zu vielen Schultern. Es gibt nicht eine Person, die da der Allmächtige ist.“¹⁸⁸*

Wenn niemand alles überblicken kann, dann kommt es auf das Zusammenspiel an. Und auf die Bewertung von Informationen. Die meisten Projektbeteiligten konnten sich ein Scheitern gar nicht vorstellen. Einzelne, die mehr Einblick hatten, hofften auf politische Begleitung.¹⁸⁹

Die Aufsichtsräte bekamen von diesen Problemen zu wenig mit. Der Aufsichtsrat verließ sich auf der Sitzung am 20.04.2012 auf die Aussage, der Termin sei zwar gefährdet, aber zu halten. Die vom Aufsichtsrat zur Sicherung der Inbetriebnahme beschlossenen 14 Millionen Euro für Beschleunigungsmaßnahmen, können umgangssprachlich als „verbranntes“ Geld bezeichnet werden.

Selbst als der Brandschutzplaner HHP sich per Einschreiben an die Flughafengesellschaft wandte und die als Notlösung geplante Inbetriebnahme vor Fertigstellung ablehnte, reagierte die Geschäftsführung nicht:

Jutta Matuschek (LINKE): *„Am 20.4. hat der Aufsichtsrat die letzten Maßnahmen zur Eröffnung am 3. 6. freigegeben. Sie sagten uns, spätestens am 19.4. haben Sie Ihre ablehnende Stellungnahme zur Inbetriebnahme vor Fertigstellung der Geschäftsführung vorgestellt. Wer war bei diesem Termin dabei?“*

Zeuge Andreas Dahlitz: *„Es gab eine Besprechung bei der FBB, bei der Geschäftsführung, unter Teilnahme von Herrn Dr. Körtgen, genau am 19.4.2012, wo es genau auch um diese Antwort ging zu diesem Einschreibebrief. Und dort habe ich die Ergebnisse vorgestellt unserer Stellungnahme, die wir zuvor am 18. nachts - betitelt ist sie auf den 17., aber sie ist am 18. nachts um null Uhr und rausgegangen - vorgestellt haben.“¹⁹⁰*

Der technische Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen hielt trotzdem am Eröffnungstermin fest.

¹⁸⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Korkhaus, 19. Sitzung, 06.12.2013, S. 41

¹⁸⁹ 14.03.2012: Schreiben WSP/CBP (C. Manninger und A. Hertling-Graf) an FBB (J. Korkhaus) (WSP CBP 1, o. Paginierung)

¹⁹⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Andreas Dahlitz, 27. Sitzung, 16.05.2014, S. 44

Der Zeuge Manninger berichtete, dass „*Druck auf dem Kessel*“ belassen werden sollte.¹⁹¹

Fazit: Es gab Personen, die keine Ahnung hatten, solche die auf „politische Unterstützung“ bei der Baugenehmigung hofften und solche, die spätestens am 20. April wissen mussten, dass die Eröffnung ausfällt. Zu letzteren zählen seitens des Projektsteuerers der Zeuge Manninger, der technische Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen, die Mitarbeiter der Genehmigungsbehörde und die weiteren Teilnehmer der AG Brandschutz.

27. Warnte das Bauordnungsamt vor dem Crash?

Die kritischen Einschätzungen des Bauordnungsamtes hinsichtlich der von der Flughafengesellschaft als Interimslösung vorgeschlagenen „Mensch-Maschine-Schnittstelle“, des für die Inbetriebnahme unabdingbaren Schlüsselgewerks Entrauchungsanlage, waren ein eindeutig. Das Problem lag offensichtlich auf Bauherrenseite, die entgegen dieser Hinweise auf eine Inbetriebnahme drängte. Grundsätzlich genehmigen Bauordnungsämter Bauanträge und kontrollieren deren Umsetzung, es gehört u. a. zu ihren Aufgaben, Bauherren auf nicht genehmigungsfähige Anlagen hinzuweisen. Es gehört nicht zu ihren Aufgaben, vor drohenden Absagen (z. B. von Flughafeneröffnungen) zu warnen.

Der Zeuge Zimmermann vom zuständigen Bauordnungsamt Dahme-Spreewald, umriss im Ausschuss im Untersuchungsausschuss seine klare Aufgabenstellung:

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Waren Sie denn, das will ich auch gerne noch mal ganz konkret fragen, in diesem Zeitraum, oder waren Sie denn zu dieser Zeit noch der Auffassung, dass die Flughafengesellschaft mit einem solchen Konzept oder mit anderen Konzepten den 3. Juni halten kann? - Ich weiß, ist nicht direkt Ihre Aufgabe, aber - -“

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Es ist eine persönliche Aussage, die ich nicht tätigen möchte.“

Vorsitzender Martin Delius: „Ja, gut, also ich meine, so wichtig ist die Frage jetzt natürlich auch nicht, aber - -“

Zeuge Hartmut Zimmermann: „Ich muss noch mal wiederholen: Es ist nicht die Aufgabe der Bauaufsichtsbehörde, Zeitpläne, Arbeitsabläufe zu koordinieren und einzuschätzen: Ist die Anlage fertigstellbar, ist sie nicht fertigstellbar? - Für die Bauaufsichtsbehörde zählt: Kann die Beschaffenheit, Wirksamkeit und Betriebssicherheit der Anlage nachgewiesen werden? - Wenn diese nachgewiesen werden kann, muss auch die Baubehörde sagen: Es ist so!“¹⁹²

Arbeitsabläufe, Planungsfragen oder strukturelle Probleme der Flughafengesellschaft u.ä. fielen nicht in seinen Tätigkeitsbereich:

¹⁹¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Christian Manninger, 34. Sitzung, 07.11.2014, S. 14

¹⁹² Wortprotokoll der Vernehmung von Hartmut Zimmermann, 43. Sitzung, 17.04.2015, S. 55

Vorsitzender Martin Delius: *„Welchen Eindruck hatten Sie denn vom Bauherrn an sich - mich interessiert vor allen Dingen Herr Korkhaus oder Herr Körtgen -, was den Sachverstand an der Baustelle angeht? Oder vielleicht haben Sie gar keinen Eindruck von denen gewonnen, das kann ja auch sein.“*

Zeuge Hartmut Zimmermann: *„Muss ich Ihnen sagen, kann ich nicht beurteilen. Kann ich nicht beurteilen, sage ich mal. Wir waren dort auf der technischen Schiene unterwegs, hinsichtlich der Bauausführung, nicht in Fragen der Planung, nicht in Fragen der Organisation von Arbeitsabläufen und, und, und. Das ist nicht unsere Aufgabe, die uns der Gesetzgeber gegeben hat. Der Gesetzgeber hat uns in der Bauordnung eine klare enge Situation vorgegeben, sodass wir bei der Errichtung, dem Betrieb und der Instandsetzung die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Bedingungen zu überprüfen haben. Wir haben keine Planungstätigkeit wahrzunehmen und haben auch in die Ausführung keine Vorschläge einzubinden.“¹⁹³*

Als Bauherr und Planer Anfang 2012 realisierten, dass weder das Terminal in Gänze noch die automatische Entrauchungsanlage zum angekündigten Eröffnungstermin des BER im Juni 2012 fertiggestellt sein würden, sollten die nicht fertigen Flächen abgesperrt und eine halbautomatische Entrauchung (die sogen. „Mensch-Maschine-Schnittstelle“) installiert werden. Die dafür notwendige Zustimmung des Bauordnungsamts wurde nach Einlassung des Zeugen Korkhaus zu keinem Zeitpunkt in Abrede gestellt:

Zeuge Joachim Korkhaus: *„Mit diesen Plänen, wo dann eben schon vermerkt war in den Grundrissen, welche Bereiche nicht fertiggestellt sind und welche Ersatzmaßnahmen wir da vorschlagen, eben mit diesen vier Einsatzräumen, die wir im Terminal neu gebaut haben oder neu bauen wollten, wo dann jeweils zwei Feuerwehrleute drinsitzen, die die Tableaus beobachten, um dann eben, wenn sich ein Rauchmelder gemeldet hätte, entschieden hätten, da muss jetzt der Knopf nach dem Szenario gedrückt werden, dass die entsprechende Anlagentechnik auch sich anschaltet - - Das war ja der Hintergrund dieser Halbautomatik, wobei wir das dann nachgerüstet hätten ab Inbetriebnahme 3. 6. Ziel war dann gewesen, bis Ende 2012 diese Nachverkabelung so herzustellen, dass wir die Vollautomatik hätten in Betrieb nehmen können zu Weihnachten '12, spätestens Anfang '13. Wir haben das dem Bauordnungsamt vorgestellt Ende Februar. Das Bauordnungsamt hat darauf diese Antragsunterlagen geprüft und bewertet, hat uns darauf zwei, drei Wochen später seine Einschätzung mitgeteilt und hat noch Nacharbeiten angefordert, die wir dann auch im März erledigt haben. Aber zu keinem Zeitpunkt hat das Bauordnungsamt die Aussage gemacht: Das ist nicht genehmigungsfähig.“¹⁹⁴*

¹⁹³ Wortprotokoll der Vernehmung von Hartmut Zimmermann, a.a.O., S. 41

¹⁹⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Korkhaus, 19. Sitzung, 06.12.2013, S. 29

Vorsitzender Martin Delius: *„Das heißt, auf Ihre unterstützende Aussage hin, das würde Ihrer Meinung nach so funktionieren, hat das Bauordnungsamt in diesen Treffen nie gesagt nee?“*

Zeuge Joachim Korkhaus: *„Hat nie gesagt, nee. [...]“¹⁹⁵*

Der Fokus des Bauordnungsamtes lag auf der Umsetzung des zuvor genehmigten Brandschutzkonzeptes. Aus Zeitmangel konnte das von der Flughafengesellschaft vorlegte Interimskonzept nicht mehr die vorgeschriebenen Tests durchlaufen und musste abgelehnt werden:

Vorsitzender Martin Delius: *„[...] Sie haben ja schon gesagt, dass Ihre Aufgabe war, die Prüfung einer Umsetzung eines Interimskonzeptes. Das habe ich verstanden. Aber es ging ja auch schon um - vorher, Sie haben Zwischenberichte erstellt - die Stellungnahmen zu dem Plan des Interimskonzeptes. Welchen Anteil hat denn die Planung, also insbesondere die Rolle der pgbbi an der Umsetzbarkeit oder Nichtumsetzbarkeit - wie Sie es von der Behörde aus gesehen haben - dieses Interimskonzeptes? Also, hätte man durch mehr und bessere Planung eines solchen Konzeptes möglicherweise etwas besser machen können? Gab es da Mängel in den Unterlagen, die Sie da erreicht haben? Das interessiert mich an der Stelle.“*

Zeuge Hartmut Zimmermann: *„Nee, da muss ich sagen: Dieses Interimskonzept war zu weit von dem Genehmigten ab. Und es hätte dann einer separaten Genehmigung bedurft, die innerhalb dieser Zeit nicht machbar gewesen wäre, egal, wie die Planung vorangetrieben worden wäre oder nicht. Wir würden, sage ich mal, mit diesem Interimskonzept das genehmigte Konzept komplett verlassen haben.“¹⁹⁶*

Protokolle der fünf Sitzungen der im Februar gebildeten Task Force Brandschutz belegen vielfältige Warnungen des Bauordnungsamtes (BOA):

► 29.02.2012: *„Der verbleibende Zeitrahmen bis zur anstehenden Betriebsaufnahme des BER 03.06.2016 wird vor dem Hintergrund des Fertigstellungsgrades, der noch offenen technischen Inbetrieb- und Abnahmen als kritisch angesehen ... [...]... Das BOA macht deutlich, dass die Zustimmung zur angestrebten Teilnutzung eine Kann-Entscheidung ist und FBB das Risiko allein trägt. Überdies verweist das BOA auf noch abzuarbeitende Mängel, die im Rahmen der Begehungen festgestellt wurden und noch auszureichende Zustimmungen im Einzelfall durch das LBV als zwingende Voraussetzung für eine erfolgreiche Abnahme.“¹⁹⁷*

► 16.03.2012: *„[...] In der Allgemeinheit wird einer Abweichung zum genehmigten Brandschutzkonzept durch das BOA nicht gefolgt. Hier ist zu differenzieren. BOA kann sich nur in Teilen ein Abweichen vorstellen. Hierzu sind u.a. die Auswirkungen*

¹⁹⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Korkhaus, a.a.O., S. 59

¹⁹⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Hartmut Zimmermann, 43. Sitzung, 17.04.2015, S. 57

¹⁹⁷ Protokoll der 1. Sitzung der Task Force Brandschutz (FBB 462, S. 62/63)

auf die Rauchfreihaltung inbes. Auch bei Fluchtwegüberlängen im Einzelnen darzustellen. Einer verzögerten Alarmierung, wie im genehmigten Brandschutzkonzept vorgesehen, wird unter den geänderten Rahmenbedingungen pauschal nicht gefolgt. Es wird erwartet, dass auf Gefahren, die mit dem Konzept der Mensch-Maschine-Kopplung verbunden sind, explizit und fallbezogen eingegangen wird. Kritisch wird gesehen, dass in großen Teilen keine Zeit für Funktionstests bleibt.“ [...] BOA, Hr. Zimmermann wird kurzfristig Hinweise zum übergebenen Entwurf geben. Er weist darauf hin, dass auf das Konzept / die Stellungnahme von hhp von Seiten der FBB kein Rechtsanspruch besteht. [...]“¹⁹⁸

► 04.04.2012: *„[...] BOA, Hr. Zimmermann stellt klar, dass kein Nachtrag zum Brandschutzkonzept (BSK) akzeptiert wird. Vielmehr liege es im Ermessen, ob die getroffenen Maßnahmen analog dem gemeinsamen BSK durch Nachweisführung im Einzelfall ausreichend sind. Basis für die Nachweisführung ist das Sicherheitsniveau des genehmigten Brandschutzkonzeptes. [...]“¹⁹⁹*

► 19.04.2012: *„[...] Herr Zimmermann sieht die Situation kritischer denn je, zum Einem muss für den Landkreis eine belastbare Unterlage die bestandskräftig wird herauskommen. Er erinnert daran, dass auch andere Behörden zügig Entscheiden und Verantwortung übernehmen müssen wie im Falle der ZiE Brandschutzklappen das Bautechnische Prüfamt. Zum Anderen sind es die gravierenden Restleistungen Brandschutz, die nach heutigem Kenntnisstand einer Abnahme entgegenstehen. [...]“²⁰⁰*

► 03.05.2012: *„[...] Hr. Zimmermann sieht sich nach aktueller Kenntnis auch gestützt auf seine Begehungen vom 30.04. und 02.05.2012 nicht in der Lage, eine Nutzungsfreigabe in Aussicht zu stellen. Die „hardware“ muss wie der vorliegenden Baugenehmigung zugrunde liegend vorhanden sein (z.B. Feuerwehreinsatzräume, Brandmeldeanlage, kurz: BMA). Er zweifelt aus den Erfahrungen mit den kleineren Gebäuden und den von den Prüfsachverständigen (kurz: PSV) vorgenommenen Einschränkungen zum Status der BMA an, dass das Gesamtsystem BMA für den Campus BER ausreichend durch die Feuerwehr getestet funktioniert. .. Das BOA macht noch auf den verfahrensrechtlichen Umstand aufmerksam, dass es neben der Ermessensentscheidung Nichts gibt. Eine Duldung kommt nicht in Betracht. Eine Inbetriebnahme wäre ohne positive Ermessensentscheidung mit Verfügung zu untersagen.[...]“²⁰¹*

Im Gegensatz zu dem zitierten Mitarbeiter des Bauordnungsamts machte der für das Amt zuständige Landrat Loge vor dem Untersuchungsausschuss keinen Hehl aus seiner Skepsis, die er bei der angekündigten Eröffnung empfunden habe:

Zeuge Stephan Loge: „[...] Natürlich kenne ich aus der Arbeitssituation den Geschäftsführer der IHK Cottbus, Herrn Dr. Krüger. Ich hatte immer

¹⁹⁸ Protokoll der 2. Sitzung der Task Force Brandschutz (FBB 462, S. 66)

¹⁹⁹ Protokoll der 3. Sitzung der Task Force Brandschutz (FBB 462, S. 71)

²⁰⁰ Protokoll der 4. Sitzung der Task Force Brandschutz (FBB 462, S. 74)

²⁰¹ Protokoll der 5. Sitzung der Task Force Brandschutz (FBB 462, S. 78)

so den Eindruck, dass die, so gesehen, mich auch ganz gern mal gefragt haben, wie ich das einschätze, weil die Informationsflüsse offensichtlich seitens der Geschäftsführung gegenüber dem Aufsichtsrat nicht immer so tiefgründig waren. Aber ich konnte einfach auch nur immer das berichten, was ich hier berichtet habe und auch zu Protokoll gebe: Wir haben gewarnt, und wir haben gewarnt. Auch Wolfgang Krüger wusste, dass wir doch sehr, sehr kritisch dem Eröffnungstermin gegenüberstehen.“²⁰²

28. Wer hat die Entlassung des Generalplaners pgbbi betrieben?

Die Absage der Eröffnung des BER war für die Spitzen von Aufsichtsrat und Geschäftsführung der FBB blamabel gewesen, acht Tage später galt es, Handlungsfähigkeit zurückzugewinnen. Auf der Sondersitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 wurden der technische Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen und die pgbbi gefeuert. Wer kein Krisenmanagement beherrscht, zeigt zumindest entschlossenen Aktionismus. Die Ahnungslosen hatten die Techniker bestraft. Aber wer hat eigentlich diesen Coup eingefädelt, wer ist drauf reingefallen und wer hat davon profitiert? Niemand hatte im Eifer des Gefechts die schwerwiegenden Folgen dieser Bauernopfer – immerhin arbeiteten für die pgbbi 170 Fachleute, im wesentlichen Architekten und Ingenieure – bedacht. Dies dämmerte den Aufsichtsräten erst viele Monate später. Auch der Umstand, dass mit Kündigung der pgbbi mal eben auf werkvertraglich vereinbarte Leistungen verzichtet wurde, die bis heute mit teuren Dienstleistungsverträgen per Stundenhonorar erkaufte werden müssen, war niemand aufgefallen.

Nach der Absage der Eröffnung des BER war der öffentliche Druck groß, Verantwortung für das Desaster zu klären, einen neuen Termin bekanntzugeben und Konsequenzen zu ziehen. Einige Stühle wackelten. Aufsichtsratsmitglieder, die Geschäftsführer Schwarz und Körtgen, die zweite und dritte Ebene der Flughafengesellschaft, der Projektsteuerer WSB-CBP, der Generalplaner pgbbi und die ausführenden Firmen fragten sich, was passieren würde. Auf allen Ebenen wurde darüber intern diskutiert. Im Bereich der FBB ergriff Projektleiter Hans-Joachim Korkhaus die Initiative. In seinem Einflussbereich befanden sich alle Firmen, die am BER-Projekt arbeiteten. Im Untersuchungsausschuss wurde er zu seinen Überlegungen befragt:

Jutta Matuschek (LINKE): „[...] Warum wurde denn pgbbi gekündigt und nicht dem Steuerer CBP WSP?“

Zeuge Joachim Korkhaus: „Weil die pgbbi ein Konglomerat ist aus Einzelbüros, die wir unter Vertrag nehmen können als FBB, Der Projektsteuerer besteht zum großen Teil aus eigenen Mitarbeitern. Wenn ich die rausschmeiße, die kann ich nachher nicht einfach wieder einstellen.“²⁰³

²⁰² Wortprotokoll der Vernehmung von Stephan Loge, 43. Sitzung, 17.04.2015, S. 33

²⁰³ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Korkhaus, , 06.12.2013, 19. Sitzung, S. 56

Der Zeuge Olaf Nozon, Teilprojektleiter für das Terminal, äußerte sich zu den Gründen für die Kündigung der pgbbi und möglichen Folgen:

„Was waren die Gründe für die Vertragsauflösung mit der pgbbi? - Ich sage mal, allein aus den ganzen Planungsänderungen heraus ist die schleppende Leistung der pgbbi nicht zu erklären. Mit Sicherheit gab es dort auch mangelhaftes Arbeiten ohne die Störung des Bauherrn, der immer wieder den Planer mit neuen Forderungen konfrontiert hat. Die TGA-Planung war auch ohne die Änderungen im Verlaufe des Jahres 2009 nicht besonders berühmt, und wir haben in der Zwischenzeit vieles unternommen, um dort zu Besserungen zu kommen, neue Termine zu vereinbaren, Workshops mit den Firmen veranstaltet, um die Lücken zu schließen. Die Insolvenz hat das dann natürlich nicht besser gemacht, weil die Lücke nicht so geschlossen werden konnte, wie der ambitionierte Zeitplan vor allen Dingen das gefordert hat. Insoweit war das sicherlich ein Grund, durch Schlechtleistung der pgbbi den Vertrag aufzulösen. Persönlich kann ich für mich in Anspruch nehmen, dass ich gegen eine Vertragsauflösung votiert habe, weil das das Letzte ist, was man im Projekt macht, sich vom Architekten oder von dem Planer zu lösen, denn der Know-how-Verlust für Planungsleistungen, die in der Regel in solchen Projekten noch weit über den Inbetriebnahmetermin hinaus vonstatten gehen das ist keine gute Idee gewesen.“²⁰⁴

Seitens der FBB wurde in den Tagen nach der Absage der Eröffnung beim Projektsteuerer WSB/CBP eine Informations- und Entscheidungsvorlage für die Sondersitzung des Aufsichtsrates am 16.05.2012 bestellt. Dieses Dokument lag am 15.05.2012, also einen Tag vor der Sitzung vor, quasi eine Tischvorlage.²⁰⁵ Die Mitglieder des Aufsichtsrates gingen zu diesem Zeitpunkt noch sehr optimistisch von einer baldigen Eröffnung aus. Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Matthias Platzeck hatte auf der Pressekonferenz am 8.5.2012 eine Eröffnung im August 2012 angekündigt. Intern war sogar von Juli 2012 die Rede, wie der Zeuge Seidel berichtete.²⁰⁶ Außer der Vorlage²⁰⁷ des Projektsteuerers hatte Projektleiter Korkhaus bei der Rechtsanwaltskanzlei Kapellmann ein Kündigungsschreiben für die pgbbi vorbereiten lassen und eine juristische Einschätzung erbeten. Die juristische Einschätzung traf am 18.5., also erst nach der Aufsichtsratsitzung ein. Sie enthielt einen deutlichen Hinweis auf Nebenwirkungen eines Kündigungsvorgangs:

„Wir hatten bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Beendigung des Vertragsverhältnisses zu pgbbi für uns nicht abschließend übersehbare tatsächliche Folgen auf den Bauablauf haben kann. Dieser – nicht Juristische Gesichtspunkt – ist Ihnen bekannt und ist Gegenstand diverser strategischer Besprechungen zum weiteren Vorgehen nach einer evtl.“

²⁰⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Olaf Nozon, 14.2.2014, 22. Sitzung, S. 18

²⁰⁵ FBB 253, S. 403ff

²⁰⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Thomas Seidel, 43. Sitzung,, 22.05.2015, 44. Sitzung, S. 43

²⁰⁷ Vgl. dazu im Anhang Anlage B.1: Auszug aus Vorbereitungspapier von WSP/CBP zur Aufsichtsratsitzung vom 16.05.2012

Kündigung gegenüber pgbbi. In diese strategische Besprechung sind wir nicht eingebunden, wollen aber nicht versäumt haben, auf die nicht juristischen Folgerisiken einer Kündigung hingewiesen zu haben. ²⁰⁸

Die Alternative zu einer Kündigung wäre eine Abmahnung nebst Fristsetzung an die pgbbi zum Aufholen der fehlenden Planungsleistungen gewesen. Dazu wurde der Zeuge Manninger befragt:

Andreas Otto (GRÜNE): „[...] Man hätte denen doch auch z. B. eine Frist setzen können zur Nachbesserung oder eine Abmahnung schreiben oder irgendwie so etwas. Ist das als Alternative überlegt worden?“

Zeuge Christian Manninger: „Nicht, dass ich wüsste.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Das wäre doch aber ein üblicher Weg.“

Zeuge Christian Manninger: „Das wäre ein üblicher Weg gewesen.“ ²⁰⁹

Aber in der FBB wurde eine Kündigung vorbereitet. Es hatte sich über die Jahre genug Ärger über die pgbbi angestaut. Material für Klagen war bereits u. a. von dem Zeugen Kraft zusammengetragen worden:

„Also, ich bin öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Baupreisermittlung und Abrechnung im Hoch- und Ingenieurbau und Bauablaufstörungen, und in dieser Funktion wurden wir im Sommer 2010 angefragt von der Flughafengesellschaft, ob wir bei der Aufbereitung der Planungsmängel und der Konsequenzen daraus Unterstützung leisten können, und so haben wir dann im Sommer, August 2010, angefangen.“ ²¹⁰

Die Vorlage von WSP/CBP enthält zwei Varianten zum Umgang mit der pgbbi.

► Variante 1 behandelt die ganze oder teilweise Beendigung des Vertragsverhältnisses, ► Variante 2 dessen Fortsetzung.

Auffällig ist, dass praktisch auf einer DIN A4 Seite in ganz wenigen Punkten eine Risikoabwägung dargestellt ist, die diesem Anspruch nur sehr wenig nahe kommt. So spielt etwa die Frage von mittel- und langfristigen Auswirkungen einer Kündigung auf den Bauablauf überhaupt keine Rolle.

Der Zeuge Dr. Schwarz beschrieb den Vorgang folgendermaßen:

„[...] wird man erkennen, dass CBP damals Vor- und Nachteile ergebnisneutral dargestellt hat und keine Empfehlung gegeben hat, was passieren soll. Das heißt, im Aufsichtsrat ist dann die Entscheidung gefällt worden, pgbbi zu kündigen. Also insofern ist die Bemerkung, dass das auf Vorschlag der Geschäftsführung gekündigt wurde, falsch.“ ²¹¹

²⁰⁸ 18.05.2012: Email von Kapellmann Rechtsanwälte (RA T. Leuer) an J. Korkhaus (FBB), (FBB 553, S. 1 f)

²⁰⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Christian Manninger, 07.11.2014, 34. Sitzung, S. 75

²¹⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Hermann Kraft, 31. Sitzung, 26.09.2014, S. 3

²¹¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Thomas Seidel, 05.12.2014, 36. Sitzung, S. 38

Am 16.05.2012 tagte der Aufsichtsrat und stand tatsächlich vor der Frage, wie es mit dem BER weiter gehen soll. Ergebnis waren ein neuer Eröffnungstermin, die Absetzung des Technischen Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen und die Kündigung der pgbbi. Projektleiter Korkhaus stellte in der Sitzung vor, wie es nach einer Kündigung der pgbbi weiter gehen sollte. Die Subunternehmer der pgbbi, kleinere Planungsbüros sollten vertraglich gebunden werden und ihre begonnene Arbeit unter Regie der FBB weiterführen. Immerhin hatte die FBB gerade die Eröffnung des Flughafens für den 3. Juni 2012 absagen müssen. Die Qualifikation als Bauherrin war offenbar nicht besonders ausgeprägt. Wieso die Gesellschaft nunmehr plötzlich den Generalplaner ersetzen können sollte, blieb unklar.

Diese Vorgehensweise barg darüber hinaus das Risiko, dass die Vertragsbindung der Subunternehmer nicht gelingt und dass es deutlich teurer wird. Wessen Werkvertrag gekündigt wird, der schließt nicht so schnell einen neuen ab, sondern versucht über ein Stundenhonorar (Dienstleistungsvertrag) mehr zu verdienen. Dazu der Zeuge Manninger:

Andreas Otto (GRÜNE): „[...] *Hat irgendjemand sich überlegt, was man macht nach einer Kündigung eines Werkvertrages, wenn man niemanden mehr hat, der ein Werk liefern muss?*“

Zeuge Christian Manninger: „*Aufseiten des Flughafens - nein!*“²¹²

Insbesondere diskutierten die Mitglieder des Aufsichtsrats, unter der Leitung des Aufsichtsratsvorsitzenden, mit dem Projektsteuerer und leitenden Mitarbeitern der FBB die Entlassung des Generalplaners, die Fertigstellung des BER und den bisherigen Verlauf.²¹³

Der leitende Architekt für das Terminal, Hans-Jochim Paap wurde im Aufsichtsrat befragt und wies ist eine Alleinverantwortung der pgbbi zurück. Sein Auftreten wurde von mehreren Teilnehmern als unangemessen empfunden. Dazu der Zeuge Bomba:

„[...] *Ich sage hier ganz klar: die Planer. - In der besagten Sitzung ist der Chefplaner aufgetreten, ohne eine Unterlage. Er hat sich vor uns gesetzt - so wie ich jetzt vor Ihnen sitze -, hat die Hände hinter dem Kopf verschränkt und gesagt: Tja, ich habe das doch die ganze Zeit schon gesehen.*“²¹⁴

Der leitende Architekt, Hans-Joachim Paap, wusste vermutlich am besten, was der Rauswurf eines Generalplaners bedeutet und rechnete überhaupt nicht mit so einem Schritt. Allerdings gibt es auch eine andere Theorie, dass es möglicherweise für die pgbbi angesichts drohender Nacharbeiten, Gewährleistungen, etc. von Vorteil gewesen sein könnte, gekündigt zu werden. Für diese These gibt es jedoch keinerlei Belege.

Auffallend ist, dass eine so weitreichende Entscheidung – immerhin hatten die Generalplanerverträge ein Volumen von ca. 100 Millionen Euro – wie die Kündigung der pgbbi im Aufsichtsrat ohne Bedenkzeit anhand einer kurzfristig eingereichten Vorlage getroffen wurde.

²¹² Wortprotokoll der Vernehmung von Christian Manninger, 07.11.2014, 34. Sitzung, S. 74

²¹³ Vgl. dazu im Anhang Anlage B.3

²¹⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Rainer Bomba, 17. Sitzung, 01.11.2013, S. 32

Die befragten Zeugen hielten es z.B. nicht für nötig, darüber eine Nacht zu schlafen oder jemand Externes zu konsultieren. So wurde z.B. der Zeuge Frank Henkel gefragt:

„[...] Haben Sie irgendjemanden angerufen, außerhalb des Hauses zum Beispiel? Haben Sie einen Projektexterten gefragt, der nicht anwesend war? Oder haben Sie sich ein Kurzgutachten machen lassen? Was haben Sie in der Situation getan?“

Zeuge Frank Henkel: „Ich habe nicht meinen Mitarbeiterstab kontaktiert, weil ich gar keinen Mitarbeiterstab habe. Ich habe einen Mitarbeiter. Der saß, wie ich es vorhin schon sagte, während der gesamten Sitzung neben mir. Darüber hinaus gab es eine intensive Diskussion zwischen den Aufsichtsratsmitgliedern. Mir ist auch nicht bekannt, dass irgendjemand den Vorschlag gemacht hätte, ein Rechtsgutachten zu erstellen oder eine Pause beantragt hätte, um mit Projektexterten und Managern anderer Großprojekte zu reden und sich zu vergewissern, was man in einem solchen Fall tut, sondern wir haben intensiv geredet - Sie eben ja auch - mit den Vertretern der pgbbi. [...]“²¹⁵

In der Sitzung war auch der Gesellschaftervertreter aus der Senatsverwaltung für Finanzen anwesend. Er wurde zu dem Prozess der Entscheidungsfindung für die Entlassung der pgbbi wie folgt befragt:

Andreas Otto (GRÜNE): „Haben Sie denn anhand der Vorlagen nachvollziehen können, dass die Entscheidungen sachgerecht waren oder nicht sachgerecht?“

Zeuge Ralf Karasch: Herr Otto! Die Vorlagen waren für die Bedeutung der Entscheidungen nicht vollkommen ausreichend - meiner Meinung nach. Es kam auf die Reaktionen in der intensiven Befragung an. Das heißt also, was für Bilder sich ergeben haben aus der Unmittelbarkeit der Befragung der beteiligten Planer, Airlines, FBB-Mitarbeiter, und innerhalb dieser Situation, die ich wirklich als Zeitzeuge beobachten konnte, erschienen mir die damals getroffenen Entscheidungen vertretbar.

Andreas Otto (GRÜNE): Also Sie waren damals ernsthaft der Auffassung, dass man Entscheidungen, die mehrere hundert Millionen oder sogar Milliarden Kosten nach sich ziehen können, durch eine mündliche Befragung, auch wenn die jetzt vielleicht zehn Stunden gedauert hat, von Projektbeteiligten auf eine ordentliche Basis stellen kann. Das ist Ihr Ernst?

Zeuge Ralf Karasch: Es war zunächst eine Aufsichtsratssitzung, und da haben die Aufsichtsratsmitglieder die Entscheidung zu fällen gehabt. Die Entscheidungen, die sich daraus ergeben haben, waren Aufsichtsratsentscheidungen, und die waren innerhalb dessen, was der Aufsichtsrat innerhalb seiner Befugnisse entscheiden konnte.“²¹⁶

²¹⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 56

²¹⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Ralf Karasch, 58. Sitzung, 11.03.2016, S. 20

Die Aufsichtsratssitzung vom 16. Mai 2012 sollte Tatkraft beweisen und erreichte das Gegenteil. Anstatt ein Neustart wurde sie der Beginn einer Phase des Stillstands und der Lethargie am BER. Die Bindung der Subunternehmer der pgbbi gelang nur zum Teil. Die erforderliche Struktur mit der FBB als tatsächliche Bauherrin kam nicht zustande. Stattdessen begann mit dem neuen Technischen Geschäftsführer Horst Amann der nächste Neustart.

29. Wer hat die Entscheidung über die Entlassung des Generalplaners pgbbi gefällt und warum ist das strittig?

Die Entlassung des Generalplaners pgbbi ist ein Meilenstein verfehlten Krisenmanagements der Flughafengesellschaft. Deshalb will es im Nachhinein auch keiner gewesen sein. Mitglieder des Aufsichtsrates, aber auch SPD- und CDU-Vertreter im Untersuchungsausschuss BER vertreten die These, der Aufsichtsrat hätte die Entlassung gar nicht beschlossen, wäre auch nicht zuständig und sei deshalb weder verantwortlich noch haftbar. Der Ball wird zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat hin- und hergeschoben. Um den Vorgang zu beurteilen, müssen zwei Fragen geklärt werden: Wer hat tatsächlich die Entscheidung gefällt und welche Gremien waren eigentlich für derart weitreichende Entscheidungen zuständig? Faktisch hat der Aufsichtsrat entschieden, aber er war nicht allein zuständig. Es spricht einiges dafür, dass eine Entscheidung der Gesellschafterversammlung, des höchsten Gremiums der FBB, erforderlich war und versäumt wurde.

Das Kündigungsschreiben an die pgbbi hat der verbliebene Geschäftsführer Dr. Schwarz auf Grundlage des Aufsichtsratsbeschlusses, nach einem Treffen am 22.05.2012 mit der Geschäftsführung der pgbbi unterzeichnet. Allerdings verstand sich der Zeuge Dr. Schwarz nach eigenem Bekunden lediglich als ausführendes Organ eines Aufsichtsratsbeschlusses. Eine eigene Beschlussfassung der Geschäftsführung ist nicht dokumentiert. Der Zeuge Dr. Schwarz führte dazu aus:

„[...] wird man erkennen, dass CBP damals Vor- und Nachteile ergebnisneutral dargestellt hat und keine Empfehlung gegeben hat, was passieren soll. Das heißt, im Aufsichtsrat ist dann die Entscheidung gefällt worden, pgbbi zu kündigen. Also insofern ist die Bemerkung, dass das auf Vorschlag der Geschäftsführung gekündigt wurde, falsch.“²¹⁷

Der Zeuge Wowereit vertrat hingegen die Auffassung:

„Die Entscheidung war nicht die des Aufsichtsrats, sondern der Aufsichtsrat hat das so zur Kenntnis genommen, glaube ich - da müssten wir noch mal nachgucken -, weil das ja die Entscheidung der

²¹⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Rainer Schwarz, 36. Sitzung, 05.12.2014, S. 38

*Geschäftsführung ist. Die müssen das rechtlich machen. Die müssen prüfen, ob das geht oder nicht und welche Schritte einzuleiten sind. Das macht ja nicht der Aufsichtsrat. Das ist ja operatives Handeln. Aber wir haben das beraten, und wir sind am Schluss dieser Beratung diesen Weg auch mitgegangen.*²¹⁸

Beide Aussagen widersprechen sich. Wer hat den Generalplaner pgbbi gekündigt? Der Aufsichtsrat oder die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft? Wer war für eine derart weit reichende Entscheidung eigentlich zuständig? Diese Fragen sind relevant, weil die Haftung der Entscheidungsträger für finanzielle Folgen aus der Entscheidung nicht geklärt ist. Um die Frage der Zuständigkeit zu klären, sind die Befugnisse und Kompetenzen der einzelnen Organe der FBB zu prüfen. Den Rahmen dafür gibt zunächst der Gesellschaftervertrag. Dort heißt es in § 6 Abs. (6):

*„Die Geschäftsführungsbefugnis der Geschäftsführer erstreckt sich auf alle Handlungen, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt. Für Geschäftsführungshandlungen, die darüber hinaus gehen, bedarf es für jeden Einzelfall eines Gesellschafterbeschlusses.“*²¹⁹

Für die Annahme, dass die Kündigung des Generalplaners keine gewöhnliche Geschäftsführungshandlung war, sprechen die finanzielle Größenordnung des BER-Projektes im Milliardenbereich, die schwierige Abwägung der Kündigung, die erheblichen Folgerisiken und das Auftragsvolumens der Verträge der pgbbi im Volumen von ca. 100 Millionen Euro. Insofern wäre ein Gesellschafterbeschluss erforderlich gewesen. Der liegt jedoch nicht vor.

Ein weiterer Anhaltspunkt zur Einordnung findet sich in der Geschäftsführeranweisung der FBB. Dort sind Zustimmungserfordernisse für Rechtsgeschäfte und Handlungen der Geschäftsführer niedergelegt. Eine Einwilligung des Aufsichtsrates wird gefordert für

*„Rechtsgeschäfte aller Art, die über den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb der Gesellschaft hinausgehen“*²²⁰

Weitere Kriterien für Rechtsgeschäfte mit Zustimmungserfordernis finden sich in den Hinweisen für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen:

„Der Umfang der zustimmungsbedürftigen Geschäfte soll die gebotene eigenverantwortliche Tätigkeit der Geschäftsleitung weiterhin gewährleisten; er ist an den Gesellschaftszweck und die Verhältnisse des Unternehmens anzupassen und kann bei bestimmten Arten von Geschäften durch Merkmale, etwa Wertgrenzen, definiert werden. In Betracht kommen insbesondere alle Geschäfte, die Auswirkungen auf den Bestand des Unternehmens haben können, bedeutendere wirtschaftliche Wagnisse

²¹⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.04.2013, S. 51

²¹⁹ Gesellschaftervertrag der FBB i.d.F. v. 17.11.2011, Handelsregister Amtsgericht Potsdam

²²⁰ Geschäftsführeranweisung vom 17.9.2010, §7, (Abs. 1) (FBB 553, S.14)

darstellen, den Rahmen des üblichen Geschäfts deutlich überschreiten, Bindungen über einen längeren Zeitraum darstellen, jegliche Finanzengagements von größerer Bedeutung.“²²¹

Wie ausgeführt, dürfte die Kündigung des Vertrages mit dem Generalplaner nicht unter den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb fallen. In jedem Fall dürfte eine eigenständige Kompetenz der Geschäftsführung zur Kündigung des Generalplaners nicht gegeben gewesen sein. Entsprechend der Rechtslage, auf Basis von Gesellschaftervertrag und Geschäftsführer-anweisung, wäre sowohl ein Zustimmungsbeschluss des Aufsichtsrates als auch ein Beschluss der Gesellschafterversammlung erforderlich gewesen.

Die in der Sitzung am 16./17. Mai 2012 gewählte Formulierung einer „Kenntnisnahme“ ist in den einschlägigen Regularien nicht vorgesehen. Der Wortlaut des Beschlusses:

*„Der Aufsichtsrat nimmt Kenntnis vom Vorhaben der Geschäftsführung und unterstützt diese dabei, die mit der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin – Brandenburg International (pgbbi) geschlossenen Verträge aufzulösen und deren Leistungen in eigener Verantwortung auszuführen.“*²²²

Der Wortlaut legt nahe, dass der Aufsichtsrat nach reiflicher Diskussion die Kündigung beschlossen hat und die Formulierung „Kenntnisnahme“ lediglich die Verantwortung in Richtung Geschäftsführung verschieben sollte. Denkbar ist auch, dass der Aufsichtsrat angesichts des großen Drucks und der mangelnden Vorbereitung auf die Sitzung sich in der Formulierung vergriffen hat.

Zeugen sprachen auch nicht von einer „Kenntnisnahme“, sondern von Entscheidungen. So äußerte sich das Mitglied des Aufsichtsrates, der Zeuge Bomba, in der Befragung zu dem Vorgang um die Entlassung der pgbbi wie folgt:

Andreas Otto (GRÜNE): *Ich will noch mal was fragen, weil Sie vorhin darüber gesprochen haben, und zwar 2012 im Mai, die Entlassung der Generalplaner und des technischen Geschäftsführers. Wer hat das denn vorgeschlagen?“*

Zeuge Rainer Bomba: *„Das ist eine Entscheidung gewesen, die ist, glaube ich, einstimmig getroffen worden im Aufsichtsrat.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Wer hat das vorgeschlagen?“*

Zeuge Rainer Bomba: *„Das kann ich Ihnen jetzt nicht mehr sagen.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„War das Ihre Idee?“*

Zeuge Rainer Bomba: *„Also bei dem technischen Geschäftsführer eher nein, bei den Planem war ich mit dabei. Also, ich bin von den Planem nie überzeugt gewesen in der letzten Phase. Aber ich kann Ihnen nicht sagen, ob ich jetzt wirklich das federführend, den Antrag gestellt habe, aber ich habe ihn ganz massiv unterstützt, ganz massiv unterstützt. Ich bin auch*

²²¹ Senatsverwaltung für Finanzen, Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen (Beschluss des Senats von Berlin vom 17. Februar 2009), Seite 12, Ziffer 65

²²² 16.5.2012: Wortprotokoll der 105. Sitzung des FBB-Aufsichtsrates (FBB 254, S.124)

heute noch der Meinung, dass das eine richtige Entscheidung war. Die hätte wesentlich früher fallen müssen. ²²³

In jedem Fall handelt es sich um einen Beschluss zur Kündigung der Verträge des Generalplaners. Der Aufsichtsrat hat an dieser Stelle eigenverantwortlich entschieden. Eine Vorlage der Geschäftsführung lag nicht vor. Allerdings haben sowohl Geschäftsführung als auch Aufsichtsrat versäumt, die Gesellschafter um die vorgeschriebene Entscheidung des Einzelfalles zu bitten.

Zu prüfen bleibt, welche rechtliche Wirkung der Beschluss ohne Zustimmung der Gesellschafter auf die durch den Geschäftsführer Dr. Schwarz an die pgbbi übermittelte Kündigung hat. Angesichts dieses Verlaufs wird deutlich, warum sowohl Aufsichtsrat als auch Geschäftsführung die Verantwortung für die Entlassung des Generalplaners nicht übernehmen wollen.

30. Haben im Ausschuss befragte Aufsichtsräte im Rückblick die 2012 getroffene Entscheidung über die Trennung von dem Generalplaner pgbbi inzwischen kritischer gesehen?

Die Entlassung des Generalplaners pgbbi durch den Aufsichtsrat ist ein schwerwiegender Eingriff in das Projekt gewesen, der den Bau und die Inbetriebnahme des BER zumindest zeitlich stark zurückgeworfen hat. Inzwischen hegen einige Aufsichtsräte und auch ein Vertreter der Gesellschafter Zweifel, ob der damalige Schritt vernünftig war.

- ▶ **1. Strategiewechsel.** Anstatt in einem geordneten Prozess mit einer Ist-Stand-Analyse im Mai 2012 und einer stringenten Planung das Terminal und die weiteren Bauten abnahmereif zu machen, trennte man sich von den Planern und Objektüberwachern der Büros gmp und J.S.K.. Die Idee, alle Subunternehmer der pgbbi kurzfristig vertraglich zu binden und nahtlos anzuschließen, gelang nur zum Teil. Außerdem wurde es teurer: Die Verträge der pgbbi waren Werkverträge, Nachunternehmer verlangten jetzt zum Teil hohe Stundenhonorare.
- ▶ **2. Strategiewechsel.** Durch den neuen Technischen Geschäftsführer Horst Amann wurde der begonnene Versuch abgebrochen, den Flughafenneubau ohne die pgbbi weiter zu bauen.
- ▶ **3. Strategiewechsel.** Es folgte ab Juli/August 2012 ein erneuter Strategiewechsel, der eine längere Untersuchungsphase mit geringen Bauaktivitäten am BER beginnen ließ. Alle diese Schritte verursachten bereits erhebliche Mehrkosten. Da die Kündigung der pgbbi dafür zumindest mit ursächlich ist, stellt sich die Frage der Verantwortung und Haftung der handelnden Personen.

Mitglieder des Aufsichtsrates sind nach den einschlägigen Regelungen des GmbH - beziehungsweise des Aktiengesetzes verantwortlich für Fehlentscheidungen zum Nachteil der Gesellschaft. Im Falle der Verletzung von Sorgfaltspflichten können sie dafür haftbar gemacht werden. Mehrere Mitglieder des Aufsichtsrates der FBB, die als Zeugen im Untersuchungsausschuss befragt wurden, haben die Entlassung des Generalplaners in der Rückschau kritisch bewertet. So sagte der Zeuge Frank Henkel aus:

²²³ Wortprotokoll der Vernehmung von Rainer Bomba, 17. Sitzung, 01.11.2013, S. 43

„Am Ende sind beide gegangen, und das war zu dem Zeitpunkt, in der unmittelbaren Situation, in der man sich befand, das sage ich noch mal, die richtige Entscheidung. Ich würde sie heute mit Blick auf die Vergangenheit so sehr wahrscheinlich nicht mehr treffen, aber aus der damaligen Situation, ich glaube, die Sitzung 8.-Mai-Verschiebung war irgendwie Mitte Mai, 16. Mai, glaube ich, wo das passiert ist, würde ich mir die Frage, das mache ich nicht erst seit heute, sondern schon ein bisschen länger, die Frage eines Generalunternehmers anders beantworten.“²²⁴

Ähnlich äußerte sich der Zeuge Gatzer:

„Ich bin nicht sicher, ob es uneingeschränkt vorteilhaft war, auf den Planer zu verzichten.“²²⁵

Offenbar hegten mehrere Aufsichtsratsmitglieder Zweifel hinsichtlich der damaligen Abwägung. Insofern besteht aller Grund, die Frage der Haftung der Aufsichtsratsmitglieder für die aus der Entscheidung zur Entlassung der pgbbi resultierenden Folgen zu fürchten. Deshalb sind die Mitglieder des Aufsichtsrates bestrebt, die Entscheidung bei der Geschäftsführung anzusiedeln. Die Geschäftsführer waren gegen Fehlhandlungen im Rahmen einer D&O – Versicherung geschützt, die an die FBB ausbezahlt wurde. Der Fall wäre damit mutmaßlich erledigt. Die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Rahmen eines Haftungsgutachtens geprüft, aber nicht in Anspruch genommen. Das Gutachten stand unter dem Einfluss von Mitgliedern der zu prüfenden Organe und ist insofern nicht ordnungsgemäß zustande gekommen.

Im Falle einer erneuten, aber juristisch einwandfreien Prüfung der Haftung der Aufsichtsratsmitglieder hinsichtlich Pflichtverletzungen zulasten der FBB ist die Frage der Kündigung der Verträge mit der pgbbi in jedem Fall ein wichtiger zu klärender Aspekt.

31. Worauf gründete der Optimismus des Aufsichtsrats, die Fertigstellung des BER bzw. dessen Inbetriebnahme auf Mitte August 2012 bzw. wenig später auf März 2013 zu terminieren?

Der Optimismus der Aufsichtsräte gründete sich auf Unkenntnis und Vertrauen in falsche Informationen. Das wiegt besonders schwer, da verkannt wurde, dass die leitenden Mitarbeiter der FBB hochgradig beteiligt am Scheitern der Eröffnung und damit befangen waren. Die Festlegung des Termins 17.03.2013 diente eher dem Nachweis von Entschlusskraft, als dass er realistisch eingeschätzt wurde.

Auf einer Pressekonferenz am 8. Mai 2012 gaben Geschäftsführung und Aufsichtsrat der FBB die Absage der Eröffnung bekannt. Der Technische Geschäftsführer Dr.-Ing. Körtgen sagte bezüglich der nunmehr eintretenden Verzögerung:

²²⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 12

²²⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Werner Gatzer, 50. Sitzung, 16.10.2015, S. 43

„Die Sachverständigenprüfungen konnten noch nicht in dem Maße durchgeführt werden, die werden in den nächsten Wochen durchgeführt, so dass also auch dann bei der nächsten Gelegenheit, und wir rechnen etwa – ich hatte es schon gesagt – dann nach dem Sommer damit, dass diese volle Funktionsfähigkeit dann erreicht ist, um die Sicherheit im Terminal zu gewährleisten.“²²⁶

Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Matthias Platzeck wurde noch etwas genauer und terminierte die Eröffnung auf „*spätestens in der zweiten Augushälfte*“.²²⁷

Der Mitarbeiter des Zeugen Platzeck, der Zeuge Seidel, berichtete im Untersuchungsausschuss, dass sogar Juli 2012 als neuen Eröffnungstermin im Gespräch war:

„Andreas Otto (GRÜNE): „Der Herr Platzeck hat ja in der Presskonferenz gesagt, dass man mutmaßlich im August die Eröffnung machen würde. Wie ist der darauf gekommen? Haben Sie ihm das vorgeschlagen?“

Zeuge Thomas Seidel: „Ich habe ihm das nicht vorgeschlagen. Dort ist der Juli diskutiert worden, und es gab andere Damen und Herren in dem Kreis, die sich eher auf den Juli kapriziert hatten, sodass der Ministerpräsident mit seiner August-Äußerung noch vorsichtig war. Ich weiß, wie kafkaesk sich das anhört, es tut mir auch leid, aber es ist so. Dummerweise ist die Juli-Debatte nicht in der Pressekonferenz deutlich geworden, sodass der Ministerpräsident als derjenige dastand, der diesen August geäußert hat.“²²⁸

Die Aussagen deuten darauf hin, dass die Teilnehmer der Pressekonferenz am 8. Mai 2012 die Lage beschönigen wollten oder einfach nicht wussten, wie der tatsächliche Projektstand ist. Denn neben den Problemen mit der Brandschutztechnik gab es eine Reihe anderer Mängel und Probleme, zu denen sich der Gesamtprojektleiter und verantwortliche Architekt des Terminals äußerte.

Zeuge Hans-Joachim Paap: „[...]– Was die Öffentlichkeit bisher nicht erfahren hat, ist, dass der Flughafen auch ohne Brandschutzprobleme am 3. Juni nicht hätte eröffnet werden können. – Ich will jetzt mit Schallschutz gar nicht anfangen, aber aufgrund von Bau- und Genehmigungsrückständen außerhalb des Terminals, was nicht in unserer Verantwortung lag: Die Parkhäuser waren nicht abgenommen – also normalerweise hätte man in kein Parkhaus fahren können –, es fehlten datentechnische Verbindungen zu den Feuerwachen, die haben nicht

²²⁶ Dr.-Ing. Körtgen, Pressekonferenz vom 08.05.12 zur Absage der Eröffnung BER <https://www.youtube.com/watch?v=vbILf3ulQWU> siehe Beitrag Dr.-Ing. Körtgen ab 0:00 min

²²⁷ Matthias Platzeck, Pressekonferenz vom 08.05.12 zur Absage der Eröffnung BER <https://www.youtube.com/watch?v=vbILf3ulQWU>, siehe Beitrag M.Platzeck ab 3:10 min

²²⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Thomas Seidel, 44. Sitzung, 20.05.2015, S. 42

funktioniert - das ist auch ein anderer GU-Bereich gewesen, da ist getestet worden mit GSM-Modulen, also mit Handyverbindungen eigentlich -, die Notstromversorgung des gesamten Campus hatte keine Sachverständigenabnahme, und das gesamte LAN-Netz - das ist ja jetzt, nach dem Einstieg von Herrn Mehdorn, auch problematisiert worden - war dermaßen instabil, dass Tests nicht gelaufen sind. Also, wenn man Probleme im Brandschutz hat - das ist auch richtig, dass man da genau hinguckt und dass man da keine Leute reinlässt, aber da muss es immer brennen, wenn eine Gefahr auftritt. Dieser Flughafen, den hätte man hochgefahren, und am Vormittag wären die Systeme genauso wie beim T 5 zusammengebrochen, und dann hätte man ihn gleich wieder zugemacht, und dann hätte es keine Fall-back-Ebene gegeben. In Heathrow gibt es die, weil das einer von fünf Terminals ist, und hier wären alle umgezogen, in diesen Flughafen rein, man hätte ein paar Abfertigungen gemacht und dann dicht gemacht - und das wäre ganz schlimm gewesen. - Es ist verständlich, dass die Flughafengesellschaft diese Defizite nach der Absage des Eröffnungstermins weitestgehend verschwiegen hat, wäre dann doch deutlich geworden, dass die Hauptverantwortung des Debakels nicht bei uns liegt.“²²⁹

Die verschiedenen Aussagen der Zeugen Dr.-Ing. Körtgen, Platzeck und Seidel einerseits und des Zeugen Paap andererseits machen deutlich, welche Diskrepanz in der Wahrnehmung der Lage auf der Baustelle des BER bei den handelnden Personen bestand. Auf der folgenden Aufsichtsratssitzung am 16. Mai wurde ein neuer Eröffnungstermin festgelegt. Es entbehrt nicht einer gewissen Komik, dass in der Niederschrift der Sitzung als Beschluss Nr. 1 die Vertragsauflösung mit dem Generalplaner pgbbi steht und als Beschluss Nr. 2 ein neuer Eröffnungstermin festgelegt wurde. Die Berliner Vertreter Wowereit, Henkel und Frau Dr. Sudhof stimmten zu, das vierte Mitglied, der Zeuge Zehden, war auf der Sitzung nicht anwesend.

Beide Beschlüsse fielen einstimmig. Niemand kam auf die Idee, eine Nacht drüber zu schlafen oder irgendeinen Experten für die „Terminplanung von Großbaustellen nach der Entlassung von Generalplanern“ zu konsultieren.

Der Optimismus des Aufsichtsrates gründete auf falschen Informationen seitens der Mitarbeiter der FBB, die behaupteten, auch nach Entlassung der pgbbi würde der Bau zügig weiter gehen. Keiner der Berliner Vertreter konnte die Informationen überprüfen. Der Zeuge Henkel beschrieb die damalige Erfahrung folgendermaßen:

„Ich habe damals, das gebe ich heute freimütig zu, schon ein Stück weit naiv gedacht: Na ja, Probleme mit der Brandschutzanlage. Dann verschieben wir und machen ein halbes Jahr später auf.“²³⁰

²²⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Joachim Paap, 14.03.2014, 24. Sitzung, S. 39

²³⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Frank Henkel, 5.6.2015, 45. Sitzung, S. 6

Die Frage, ob es möglicherweise unnötig ist, den Generalplaner zu entlassen, wenn das Projekt in wenigen Monaten doch fertig wäre, stellte niemand im Aufsichtsrat. Dafür deutete der Zeuge Egger an, dass die Mitglieder des Aufsichtsrates möglicherweise ein wenig hinteres Licht geführt wurden:

„Aber es ist, glaube ich, so habe ich dann auch so mitbekommen, in der Aufsichtsratsitzung war ich am Rande ja auch mit dabei, wo es eigentlich relativ plausibel dargestellt worden ist von der technischen Leitung, dass man das hinkriegt. Da hieß es eigentlich: Da sind so und so viel Prozent, sind noch mal zu machen. Wir kriegen die ganzen Unternehmer, die hier noch tätig sind, die kriegen wir alle unter Vertrag. - Da, glaube ich, ist auch schon bisschen dem Aufsichtsrat eigentlich vorgegaukelt worden, dass man das eigentlich auch hinkriegt.“²³¹

32. Welche Konsequenzen hatte die Entlassung des Generalplaners?

Die Entlassung des Generalplaners hatte umfängliche Folgen. Die Arbeiten am BER wurden im Mai 2012 quasi abgebrochen. Das betraf insbesondere Ausführungsplanung und Objektüberwachung.

Der Zeuge Korkhaus, Projektleiter des BER, versuchte, die Subunternehmer der pgbbi vertraglich zu binden. Das gelang nur teilweise. Das Projekt BER wurde zeitlich zurückgeworfen. Der neue Technische Geschäftsführer Horst Amann beendete den Versuch, die Arbeiten der pgbbi mit Subunternehmern fortzusetzen und begann eine umfängliche Mängelerfassung am BER. Dazu wurde er im Untersuchungsausschuss befragt:

Andreas Otto (GRÜNE): „Das Protokoll ist auch im öffentlichen Teil, na klar, und es liegt auch allen vor. Das ist vom 6. 12. 13, 19. Sitzung, Seite 4, Zeuge Joachim Korkhaus. Zitat: Unser Ziel war es, nachdem wir die Kündigungen durchgef.ihrt haben, möglichst viele von diesen Planern direkt an uns zu binden, was uns auch bis Mitte, Ende Juni gelungen ist. Von den knapp 400 Leuten, die sowohl bei der Planung als auch - 170 - bei der Bauüberwachung vorhanden waren, also in Summe knapp 400, ist es uns gelungen, über 80 Prozent vertraglich zu binden im Laufe des Junis. Wir waren auch so aufgestellt, dass wir einen Kopf der Bauüberwachung hatten, einen FBB-Mitarbeiter, und auch einen von der Planung. Dieses gesamte System ist dann schon im Laufe des Julis zerstört worden, denn dort kamen schon die ersten Projektsteuerer im Auftrag von Herrn Amann, die sich erst mal ein Bild verschaffen wollten, wo überall was im Argen liegt oder wo Dinge zu verbessern wären. Durch diese Aktion, die da im Juli 2012 passierte, ist der Aufbau, den wir mit den Planern und den Bauüberwachern im Juni erstellt hatten, fast wieder zerschossen worden, sodass kurz darauf ja auch europaweit neue Planer und Bauüberwacher gesucht und dann auch im Dezember 2012 gefunden wurden. Zitat Ende. -

²³¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Gottfried Egger, 20.11.2015, 52. Sitzung, S. 79

Was sagen Sie dazu?“

Zeuge Horst Amann: „Was Herr Korkhaus meint, ist das, was ich vorhin beschrieben habe, dass nach der Kündigung der pgbbi sofort erkannt worden ist, dass Gekündigte weg sind. Deshalb hat man versucht, wenigstens die Fachplaner, von denen man glaubte, dass sie noch notwendig sind, wieder an sich zu binden. Falsch ist bis zum heutigen Tag, dass es Verträge gibt. Es gibt sogenannte LOLs - Letter of Intent -, wo auf einer Dienstleistungsbasis, Zahlung gegen Anwesenheit, die Leute wieder gebunden worden sind, auch in dieser Größenordnung. Fakt ist weiter, dass es zumindest in meiner Zeit als Geschäftsführer nicht gelungen ist, diese Fachplaner mit Werkverträgen tatsächlich wieder vertraglich zu binden und Leistungen abfordern zu können. Ein weiterer Fakt ist, dass meines Erachtens dieses System nicht funktioniert hat. Es gab auch nicht ein einziges Anzeichen, wo es hätte funktionieren können, denn es gab, auch zu späteren Zeitpunkten, keine Pläne, die hätten vorgelegt werden können. Das ist auch im Aufsichtsrat immer transparent gemacht worden.“²³²

Die Aussage zeigt, wie durch die Kündigung das Projekt zurückgeworfen wurde. Einerseits traten Defizite in der Planungsarbeit der pgbbi zutage, die vorher u.U. nicht sichtbar waren, andererseits mussten die Arbeit völlig neu verteilt und organisiert werden. Die Baustelle stand erst einmal still. Das Erreichen des Eröffnungstermins im März 2013 war quasi vom ersten Tag an unmöglich, weil die Arbeitsstrukturen zusammen gebrochen waren. Wo es noch gelang Subunternehmer für die Planung zu gewinnen, musste die Objektüberwachung später neu ausgeschrieben werden. Der Projektleiter Korkhaus, der nach der Entlassung des Technischen Geschäftsführers Dr. Körtgen versuchte, die Baustelle in Gang zu halten, wurde bald darauf abgelöst. Der neue Geschäftsführer Horst Amann baute eine neue Struktur mit eigenen Leuten und Mitarbeitern der Beratungsfirma HTAC auf. Alles ging zurück auf „Los“.

Letztlich ist ein Teil des Zeitverzuges bis heute durch die Kündigung von pgbbi verursacht worden. Durch die weiteren Geschäftsführer- und Strategiewechsel kamen weitere Zeitverluste hinzu. Bezüglich der Kosten der Verzögerung gibt es unterschiedliche Schätzungen, sie liegen zwischen 0,5 und 1 Million Euro pro Tag. Wenn man den kleineren Wert annimmt und nur ein Jahr Verzögerung durch die Entlassung von pgbbi rechnet, sind das bereits 180 Millionen Euro.

²³² Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, 41. Sitzung, 06.03.2015, S. 48

33. Warum wurden die technischen Anlagen des Flughafenneubaus nicht fertig gestellt und getestet?

Die Technische Gebäudeausstattung (TGA) des Terminals bereitete von Anfang an große Probleme, die ihre Ursache in vielerlei Gründen hatten. Insbesondere die Entrauchungstechnik sollte nicht dezentral erfolgen, sondern über wenige, hochkomplexe Anlagen. Das Projekt hatte Experimentalcharakter. Durch bauliche Änderungen musste in der Folge auch diese hochkomplexe Brandschutztechnik ständig umgeplant werden. Diese Störungen wirkten sich am Ende der Kette hochgradig auf die sogenannte Brandfallsteuermatrix und die Softwareprogrammierung für alle Anlagenteile aus. Die Technik wurde nicht fertig. Ab Herbst 2012 wurde von verschiedenen Akteuren die grundsätzliche Funktionsfähigkeit der Entrauchungsanlagen in der geplanten Konfiguration bestritten. Nach Erkenntnissen aus Zeugenbefragungen und Aktenstudium fehlte ein Abgleich zwischen Planung und Bau der Anlagen, die zudem bislang nicht die Test- und Einstellfähigkeit erlangen konnten. Durch die Umbauten ist die Möglichkeit vergeben, die ursprüngliche Konfiguration zu testen. Durch die Umbauten der Anlagenteile wurden Arbeiten quasi doppelt ausgeführt und mussten doppelt bezahlt werden.

Die Technische Gebäudeausstattung (TGA) des Terminals bereitete von Anfang an große Probleme, die ihre Ursache in vielerlei Gründen hatten. Dazu zählen der ständige Termindruck bei der Planung und dem Bau, es wurde oft parallel geplant und gebaut, dies wurde verursacht durch Ausschreibungen ohne die notwendige Planungstiefe, ständige Änderungen die oft Bauunterbrechungen, Umplanung und Rückbaumaßnahmen erforderten.

„Da wird danach gefragt: Wann wurden erstmal maßgebliche Umplanungen an der Brandschutzanlage vorgenommen? - Erst einmal: Ja, von Anfang an! Bis heute werden Umplanungen bzw. Veränderungen vorgenommen an der Anlage. Also, es gibt keinen Zeitpunkt, wo man sagen kann: Da war es, und danach nicht mehr. Das ist noch aktuell. Das geht seit Jahren so. Und ich muss sagen: Solange das Wort Planung in einem Bauablauf vorhanden ist, wird ein Projekt nie fertig. Planung müsste schon längst abgeschlossen sein, Also, die ständige Umplanung und Veränderungen führen einfach dazu, dass der Flughafen nie fertig wird. Das ist ganz klar. Planung ist Gift in einer Bauphase. Das dürfte gar nicht mehr verwendet werden.“²³³

Bereits Anfang 2010 war bei der TGA-Planung ein Rückstand von mehreren Monaten zu verzeichnen, als im Februar 2010 der TGA-Planer und pgbbi-Partner IGK-IGR Insolvenz anmeldete. Die verbliebenen Partner der pgbbi mussten die TGA-Planung übernehmen bzw. durch andere Unternehmen ausführen lassen. Mit der Mitte 2010 getroffenen Entscheidung, das Terminal wegen der neuen EU-Sicherheitsbestimmungen um zwei Pavillons zu erweitern und den

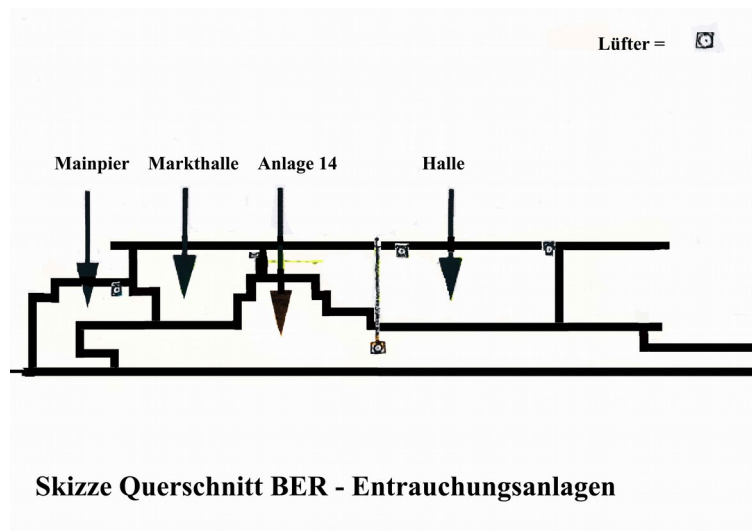
²³³ Wortprotokoll der Vernehmung von Alfredo di Mauro, 47. Sitzung, 04.09.2015, S. 51

Eröffnungstermin vom 31.10.2011 auf den 03.06.2012 zu verschieben, entstanden neue Probleme: Zum einen stellte sich die Einbindung der Pavillons in die Entrauchungsanlage als komplizierter dar als gedacht. Zum anderen erwies sich, ob dieser Schwierigkeiten, die Zeitspanne bis zur geplanten Eröffnung 2012 als denkbar knapp.

Durch die ständigen Planänderungen am Terminal und vor allem an der Anlage 14, die später als „Monster“ bezeichnet wurde, musste die Brandschutzanlage immer wieder erweitert werden.

„Und die Anlage 14, die als Monster immer bezeichnet wird, das ist nicht die größte Anlage am Flughafen. Das ist zwar eine komplexe, eine massive, weil die aus Beton besteht, Betonkanäle, aber das ist nicht die größte Anlage. Die hat rund 400 000 Kubikmeter. Die Anlage 10 hat 1,6 Millionen Kubikmeter, also man sieht die Relation. Die Anlage 14 ist eine unterirdische Anlage. Die ist natürlich auch so gewählt, weil wir die unterirdischen Bereiche entrauchen. [...] Es gibt dazu auch keine andere Variante. Man kann also diese ganzen unterirdischen Bereiche nicht mit Schornsteinen über Dach entrauchen oder mit einem Sammelkanal unterhalb der Decke. Das ist Unsinn. Es kann nur über den Bodenkanal. Das ist auch technisch unstrittig. Kein Mensch würde sagen, es gibt eine andere Lösung dazu. Diese Lösung ist korrekt, gar keine Zweifel. Die Anlage 14 ist in der Form funktionsfähig, gar keine Frage. Wenn jemand der Meinung ist, es gibt ja Bereiche, wo die Anlage 14 ein Problem hat - dazu werden wir später noch kommen -, dann muss man diese Problembereiche rauspicken und sagen: Wo ist das Problem? Wie kann ich es lösen? - Aber grundsätzlich ist die große Anlage 14 richtig so wie sie gebaut wird, und es gibt meiner Meinung nach keine andere Alternative oder eine bessere Alternative. Alternativen gibt es immer, aber keine bessere.“²³⁴

Eine grobe Übersicht der Entrauchungsanlagen des Fluggastterminals ist nachfolgender Skizze zu entnehmen:



²³⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Alfredo di Mauro, 47. Sitzung, 04.09.2015, S. 51

► **Alle Bestandteile der Anlagen sind von einander abhängig.** Bestandteil der Baugenehmigungen war immer ein Brandschutzkonzept, das die prinzipielle Funktionsfähigkeit der Anlagen bestätigte. Inbetriebnahme- bzw. abnahmerelevant ist allerdings die Bestätigung der Funktionsfähigkeit der Anlagen durch Firmensachverständige und Übergeordnete Sachverständige durch Test der Einzelanlagen bzw. im Zusammenspiel aller Anlagen. Nur wenn diese alle positiv ausgehen kann das Terminal in Betrieb gehen.

Die Brandschutzanlage ist durch mehrere Firmen erstellt worden. Die Arge ImCa war für die Hardware, z.B. Entrauchungskanäle zuständig. Bosch hatte u.a. die Brandmeldeanlage, über die auch die Frischluftzufuhr gesteuert werden sollte und die Automation der zahlreichen Türen im Terminal im Vertrag. Siemens war u.a. für die Steuerung der Entrauchung zuständig. Wie leicht nachvollziehbar ist, greifen alle diese Aufgaben ineinander und sind von einander abhängig, wie der Zeuge Großmann verdeutlichte:

„Die Entrauchung ist ein Gesamtkomplex letztendlich von Luftzufuhr und Luftabfuhr; und das war auch eines der wesentlichen Probleme. Gerade in der Presse ist immer vor allem die Luftabfuhr, die Lüfter usw. diskutiert worden. Es spielt mindestens die gleiche Rolle, dass ich an den richtigen Stellen und in der richtigen Menge die Luft zuführe. Kann sich jeder vorstellen: Wenn ich hier den Brand hätte, hier die Luft abführe und hier die Luft zuführe, dann geht die Luftzufuhr natürlich voll durch den Rauchbereich und würde alles verwirbeln. Das muss einfach vernünftig erst mal konzipiert und dann auch steuerungstechnisch umgesetzt werden. Dort war an beiden doch ein erheblicher Nachholbedarf, sowohl, ich sage mal, die gesamte strömungstechnische Auslegung - dass die Luftzufuhr entsprechend und die Luftabfuhr strömungstechnisch überhaupt gewährleistet werden können -, und zum anderen war letztendlich die Frage der Steuerung. Es war also am Anfang - das betraf aber jetzt im Wesentlichen das FGT – so, dass die Steuerung der Luftzufuhr über eine andere Steuerung geführt worden ist als die Luftabfuhr. Das war die Diskussion, die es damals gab, Bosch- und Siemenssteuerung, und es ist natürlich relativ unglücklich, wenn ich die Lüfter über eine Steuerung führe und die Luftzufuhr über die andere. Beides gehört bei der Entrauchung ja zusammen und muss irgendwie gemeinsam gesteuert werden. Das war einer der wesentlichen Punkte, dass wir die Steuerung dann ‚umgestellt‘ hatten, dass letztendlich eine zentrale Entrauchungssteuerung für das FGT konzipiert worden ist.“²³⁵

► **Die Anlagen sind nicht fertig.** Nach Aussage des Zeugen di Mauro, seien die Anlagen nie fertig gestellt worden, deshalb könnte nicht beurteilt werden, ob die Anlagen funktionstüchtig gewesen wären:

„Was war der Hintergrund der Probleme mit der Brandschutz- und Entrauchungsanlage? Wie wurde beabsichtigt, diese Probleme zu lösen? - So! Hauptproblem ist, dass die Anlagen nicht fertig waren, also die Probleme an der Brandschutz- und Entrauchungsanlage. Man muss bei

²³⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Jochen Großmann, 48. Sitzung, 18.09.2015, S. 56

*der Brandschutzanlage zwei wesentliche Komponenten unterscheiden. Das ist einmal der technische Teil, also der mechanische Teil. Das ist die ganze Maschinerie, bestehend aus Kanälen usw. und so fort, und dann gibt es eine Steuerung. Man mischt das immer, aber im Prinzip sind das zwei verschiedene Paar Schuhe. Der technische Teil, das ist überwiegend durch ImCa, also alles, was Anlagenbau - - Und die Steuerung ist Bosch/Siemens, auch ganz klar. Das heißt, letztendlich müssen beide Bereiche wirken, und beide waren noch nicht so weit, weder der mechanische Teil noch die Steuerung, Verkabelung und alles, was dazugehört. So, also, wenn man schon von Problemen spricht, kann ich sagen: Das Problem – Hintergrund der Probleme -, das Problem Nr. 1 ist, dass die Anlagen nicht fertig waren, und man muss erst die Anlagen fertigbauen, und dann muss man noch ein ganzes Stück Messungen und Testphasen erbringen, um dann zu sagen: Ja, die Anlagen sind sicher. - Und: In dieser Phase darf an der Anlage nicht mehr gesägt und gebohrt oder geändert werden. Das geht nicht. Und, ich wiederhole mich, das ist bis heute nicht der Fall. Die Anlagen sind bis heute noch nicht fertiggestellt, und überall wird noch irgendwas verändert, Und das darf nicht sein. Das ist das Hauptproblem.*²³⁶

Zeuge di Mauro: „Wie wurde beabsichtigt, diese Probleme zu lösen? - Da kommt etwas ins Spiel, was aus meiner Sicht ganz wichtig oder von Bedeutung ist. Es gab ja Aussagen, dass die Anlage 14 nicht funktioniert und dass die geändert werden muss. Es gab ja Ausschreibungspakete, und ich habe ja im September 2013 mit Dr. Mehdorn ein Gespräch geführt und habe ihm ganz klar gesagt: Wir brauchen keine Planungsleistungen. Planungsleistungen sind alle erbracht. Wir brauchen fertiggestellte Anlagen. Wir brauchen Test. Wir müssen wissen, woran es liegt, und wenn irgendwo ein Fehler vorhanden ist, muss es behoben werden, Und da muss man natürlich auch darüber reden, wer da einen Fehler gemacht hat, denn wenn eine Anlage gebaut wird, ist nicht in erster Linie der Planer schuld, wenn es nicht funktioniert, sondern da ist auch eine Firma, die eine Anlage errichtet hat. Und der hat einen Vertrag, wo drinsteht, dass er natürlich eine funktionierende Anlage zu liefern hat mit allem Drum und Dran, einschließlich Sachverständigenabnahmen und, und, und. So, wenn also eine Firma eine fertige Anlage schuldet und eine funktionierende Anlage schuldet, dann muss man auch diese Anlage fertigstellen. Ich kann sie nicht vorher umbauen lassen, ohne dass der Beweis vorliegt, was da nicht funktioniert. Ich kann niemanden in Regress nehmen, wenn ich nicht den Beweis habe: Was funktioniert hier nicht? - So, das war mein Vorstoß und habe dazu- da gibt es genug Unterlagen - vorgetragen: Man kann dieser Anlage zwei Teile abschneiden. Der C-Riegel - kann man ja abschneiden. Die Planung dazu haben wir innerhalb von vier Wochen geliefert, und wir hatten sogar eine Firma, die den Schornstein baut usw. und so fort, mit verbindlichen Terminen. Im Kellergeschoss sollte auch ein Teil abgetrennt werden, die Anlage 16. Die Planungen haben wir vor zwei Jahren

²³⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Alfredo di Mauro, 47. Sitzung, 04.09.2015, S. 54

*geliefert, als Variante. Liegen in Kartons. Man kann es ja umsetzen. Aber ich habe auch ganz klar empfohlen: Bevor hier was geändert wird, bitte fertigstellen und nachweisen!*²³⁷

► **Nur Fertigbauen hätte nicht zum Ziel geführt.** Nach Einschätzung des Zeugen Großmann hätte nicht ausgereicht, die di Mauro-Pläne zu realisieren:

Harald Moritz (GRÜNE): „[...] - Herr di Mauro hat uns erklärt, gerade bezogen auf diese Anlage 14 mit den großen Lüftern da im Keller - da waren ja wohl von Anfang an auch diese Frequenzumformer drin, jedenfalls habe ich das auch Ihrem Vortrag da vor dem Sonderausschuss entnommen, dass die schon eingebaut waren, die hatten nur noch keine Zulassung - [Zeuge Dr.-Ing. Jochen Großmann: Genau!] -, dass man mit diesen vier Lüftern sehr wohl das steuern hätte können. Allerdings hätte man erst mal fertig bauen müssen und dann tatsächlich testen und einstellen. Herr di Mauro hat gesagt, es ist nie fertig gebaut worden, also die Räume waren nie so geschlossen, dass man hätte testen können. Vielleicht können Sie auch noch mal sagen, wie Sie die Anlage vorgefunden haben. War die tatsächlich fertig, oder hat man dann abgebrochen, weiterzubauen?“

Zeuge Dr.-Ing. Jochen Großmann: „Die war nicht fertig.“

Harald Moritz (GRÜNE): „War nicht fertig.“

Zeuge Dr.-Ing. Jochen Großmann: „War nicht fertig, also auch von der Steuerungsseite. Auf der anderen Seite - - Ich will mich jetzt nicht auf eine Firma kaprizieren, ich weiß nicht, wer letztendlich geplant hat, dass über die großen Lüfter, die sogenannte Anlage 17, also das Dachgeschoss des FGT entlüftet wird. Das hätte so nicht funktioniert, auch wenn man es fertig gebaut hätte.“

Harald Moritz (GRÜNE): „Das habe ich jetzt nicht verstanden. Also ich hatte von der Anlage 14 gesprochen, und Sie sagten jetzt die Abtrennung 17.“

Zeuge Dr.-Ing. Jochen Großmann: „Das ist alles - - Das war das, was ich vorhin gesagt hatte. Wir reden über verschiedenste Entrauchungen, aber der Zentralteil des FGT hatte ursprünglich eine Entrauchungsanlage. Die hieß ursprünglich Anlage 14. Dann hat man gesagt: Okay, die kleinen Räume - - Oben waren auch noch dummerweise die kleinsten Räume, wo die größte Entfernung war, und unten sind die großen Lüfter. Dort war man sich relativ schnell einig, dass die abgetrennt werden müssen. Das hätte nicht funktioniert, diese kleinen Räume über die großen Lüfter zu entlüften, auch nicht mit Frequenzsteuerung. So! Das heißt, da ist umkonzipiert worden, dass diese auch relativ nah am Dach gelegenen Räume, kleinen Räume gesondert entlüftet werden. Das war dann die Anlage 17. Dann gab es noch eine Anlage 16 in verschiedensten Konfigurationen. Deshalb hieß die mal Anlage 16, 16.1 usw. Dort sind im Prinzip dann Schritt für Schritt eine Vielzahl von Optimierungen

²³⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Alfredo di Mauro, a.a.O., S. 55

durchgeführt worden, sowohl auf der planerischen Seite als auch dahingehend, dass man festgestellt hat, dass einzelne Entrauchungskanäle undicht waren, dass die abgedichtet werden mussten usw. usf., Insofern war das ein systematischer Prozess. Aber auf jeden Fall ist es so, dass nur Fertigbauten nicht zum Ziel geführt hätte.“²³⁸

Andreas Otto (GRÜNE): *„Herr Großmann! Ich wollte das noch mal vertiefen. Ich habe zwei Sachen nicht verstanden. Sie haben jetzt eben am Ende noch mal gesagt, als die Kollegin Matuschek Fragen gestellt hat, Sie sind sicher, dass die geplante Entrauchungstechnik nicht funktionieren konnte. Das haben Sie aus eigener Kenntnis festgestellt. Habe ich das richtig verstanden?“*

Zeuge Dr.-Ing. Jochen Großmann: *„Nein! Noch mal: Ich war nicht der Fachgutachter. Es gab eine Arbeitsgruppe für die Entrauchung, und es gibt auch entsprechende Protokolle dieser Arbeitsgruppe, es gibt auch Stellungnahmen der beteiligten Ingenieurbüros, und es gibt auch eine definitive Stellungnahme aller beteiligten Ingenieurbüros, dass die Entrauchung in dieser Form nicht funktionieren konnte. Ich bin nicht - ich sage mal - der Oberentraucher, sondern meine Aufgabe war letztendlich, die Büros zu führen, was ich in der Form gemacht habe, und letztendlich dort auch zu einvernehmlichen Aussagen zu kommen, und es war eine einvernehmliche Aussage aller in dieser Arbeitsgruppe beteiligten Ingenieurbüros, dass das so ist.“²³⁹*

► **Chaos am BER Ende 2011.** Spätestens Ende 2011 war klar, dass die Brandschutzanlage nicht bis zum geplanten Eröffnungstermin 03.06.2012 vollautomatisch funktionieren wird. Also das vollständige Zusammenspiel aller Teile der Brandschutzanlagen war nicht gegeben. Es wurden Brandschutzklappen eingebaut die (noch) keine Zulassung hatten, deshalb gab es vom BOA dafür auch einen Baustopp. Die elektronische Türsteuerung hatte zu diesem Zeitpunkt noch keine Zulassung und war auch noch nicht installiert.

► **Keine Zeit mehr für Tests Anfang 2012.** Die Tests und Einstellung zur Funktionsfähigkeit der einzelnen Brandszenarien waren nur für sehr wenige Szenarien erfolgt und hätten noch viele Wochen in Anspruch genommen. Vorausgesetzt, sie waren baulich fertig gestellt und die dazugehörige Steuermatrix war vorhanden. All dies war Anfang 2012 immer noch nicht gegeben bzw. ständig wurden weitere Änderungen angeordnet, die wiederum Änderungen in der Programmierung der Steuerung nach sich zogen.

► **Unbrauchbare Raumnummerierung.** Durch zahlreiche Umbauten und Erweiterungen von Räumen stimmte die Raumnummerierung im Terminal nicht mehr mit den Plänen überein. Eine eindeutige Raumnummerierung ist aber zum Auffinden der Räume und zur Umsetzung der spezifischen Brandschutzanforderungen nebst Steuerung unverzichtbar. Im Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom September 2014 heißt es dazu:

²³⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Jochen Großmann, 48. Sitzung, 18.09.2015, S. 74

²³⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Jochen Großmann, a.a.O., S. 84

„Durch die Umsetzung verschiedener Nutzerwünsche und umfassende Umplanungen während der Bauzeit (z.B. Ebenenwechsel) ist im Zuge der geplanten Fertigstellung des BER in 2012 ein inkonsistentes Raumnummernsystem entstanden. Im Ergebnis lassen sich Räume nicht mehr eindeutig auffinden. Zum Teil passen Raumnummern und die Lage im Gebäude nicht zueinander.

Aus diesem Grund hat die Raumnummernproblematik in den vergangenen Monaten immer wieder zu Schwierigkeiten bei der Sanierung des Flughafens geführt: Systeme wie die ÜSSPS der Entrauchung können ohne eindeutige Raumnummern und Anlagenkennzeichnungen nicht konsistent programmiert werden. Desweiteren benötigt die Feuerwehr zur Gewährleistung der Sicherheit konsistente Raumnummern, damit die Rettungsdienste im Notfall schnell am richtigen Einsatzort sind. Für einen reibungslosen Flughafenbetrieb müssen Sachstandsbericht Wartungsfirmen in Störungsfällen zudem alle Räume anhand einheitlicher Raumnummern finden können.“²⁴⁰

► **Überbelegte Kabeltrassen.** Die Verkabelung der Anlagen wurde teilweise ohne Pläne und überhastet vorgenommen. Es gab zu wenige Trassen, die aus diesem Grunde derart überbelegt waren, sodass Brandlasten überschritten wurden. Signalleitungen lagen unzulässig neben Starkstromkabeln, was Gefahren für die Datenübertragung bedeuten kann. Die Kabeltrassensanierung musste so umfassend erfolgen, dass sie erst Ende 2015 zu 99% abgeschlossen werden konnte und dafür viele Kilometer neue Kabel eingezogen werden mussten.

► **Die Mensch-Maschine-Schnittstelle.** Als Übergangslösung bis zum vollautomatischen Betrieb der Brandschutzanlage wurde Anfang 2012 die sogenannte Mensch-Maschine-Schnittstelle oder Interimslösung erdacht, wie der Zeuge Müller erläuterte:.

„Wir haben die Probleme mit der Schnittstelle zwischen der Firma Bosch und der Firma Siemens erkannt gehabt. Deswegen kam der Vorschlag auch von mir, diese Mensch-Maschine-Schnittstelle zu errichten. Auch der Begriff ist von mir. Ich habe versucht, zu helfen. Wir haben eine Interimslösung mit der Firma Siemens zusammen eingebaut, um mit einem dazwischen geschalteten Menschen die Entrauchungsanlage startfähig hinzustellen. Das ist uns auch gelungen, noch vor dem 3. 6. Wir hätten es also damit machen können. Ich habe davon gehört, dass die angeschlossene Behörde es mit großer Skepsis hingenommen hat, was da errichtet wird, und dass sie immer gesagt haben: Na ja, schauen wir, ob alles funktionsfähig ist. Es gibt ja schließlich noch einen Prüfsachverständigen, der bestätigen muss, dass das alles auch so funktioniert -, und er würde sich das dann anschauen oder die Behörde würde sich das dann anschauen. Für mich war also immer die Hürde, dem Prüfsachverständigen etwas an die Hand zu geben, das er abnehmen kann, und, wie gesagt, aus Sicht meiner Gebäudeautomation haben wir das getan.“²⁴¹

²⁴⁰ <http://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/aktuelles/sachstandsberichte/2014/2014-09-30-sachstandsbericht>

²⁴¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Torsten Müller, 29. Sitzung, 27.06.2014, S. 9

Die Schnittstelle sei im Prinzip lediglich als „ein verlängerter Schalter“ gedacht gewesen, erklärte der Zeuge Müller:

„Wie ich Ihrem anderen Kollegen schon versucht habe zu erklären, ist diese sogenannte Mensch-Maschine-Schnittstelle nichts weiter als ein verlängerter Schalter, und insofern gab es dafür keinen wirklich langen Abnahmezeitraum, und die Genehmigung, die uns der übergeordnete Sachverständige für die Lösung gab, hieß auch: Ab dem Zeitpunkt der Eröffnung maximal ein halbes Jahr. Es ist ein Provisorium. - Und nur unter der Prämisse wurde es damals errichtet. Und das Errichten dauerte dann halt, ich glaube, zwei oder drei Monate maximal, wurde in seiner Funktion getestet und durch den, sagen wir, Prüfsachverständigen der Firma Siemens als funktionsfähig einfach nur attestiert, und mehr haben wir nicht gemacht.“²⁴²

Dass die als Interimslösung ins Auge gefasste Mensch-Maschine-Schnittstelle vom Bauordnungsamt nicht genehmigt werden würde, konnte sich der Zeuge Willner nicht vorstellen:

Vorsitzender Martin Delius: *„[...] ich gehe mal zur sogenannten Interimslösung, Mensch-Maschine usw. Da haben wir jetzt schon einige Fragen geklärt, deswegen stelle ich Ihnen nur ein paar. Ab wann war Ihnen klar, dass diese Interimslösung doch nicht genehmigungsfähig sein würde?“*

Zeuge Erik Willner: *„Dass die nicht genehmigungsfähig sein würde? - Kann ich Ihnen so mit Datum überhaupt nicht richtig beantworten, denn das Projektteam hat immer unterstellt, dass das genehmigungsfähig ist, die Mensch-Maschine-Schnittstelle, die ich verstanden habe, die hätte gebaut werden sollen.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Das Bauordnungsamt hat was anderes gesagt.“*

Zeuge Erik Willner: *„Zu meiner Zeit gab es von dem Bauordnungsamt nichts, was mir bekannt ist, wo einer sagt: Ich lehne diese Schnittstelle ab. - Es gab nur vom übergeordneten Sachverständigen die Aufforderung: Definiere sie besser! Schreibe genau auf, was ihr vorhabt, und lasst euch das durch das Bauordnungsamt genehmigen! - Die Mensch-Maschine-Schnittstelle, die ich kenne - es gab ja die unterschiedlichsten Dinge in der Presse -, war quasi nur - in Anführungszeichen - die Verkopplung von der Haustechnik und der Brandmeldeanlage, weil keiner richtig wusste, wie weit die Brandmeldeanlage fertig ist und wie weit sie geprüft ist, also: Die Firma Bosch, wie weit ist sie wirklich? Da die Firma Bosch das auslösende Signal für die andere Haustechnik gab, wurde quasi dazwischen, weil man es nicht wusste, für das Fluggastterminal vorgeschlagen diese Mensch-Maschine-Schnittstelle, dass man durch Drücken eines Knopfes ein Szenario auslösen kann.“²⁴³*

²⁴² Wortprotokoll der Vernehmung von Torsten Müller, 29. Sitzung, 27.06.2014, S. 46

„*Absoluter technischer Blödsinn*“, urteilte der Zeuge di Mauro über die sogenannte Mensch-Maschine-Schnittstelle:

„Relevante Anlagen waren nicht fertiggestellt, Da geht es nicht um ein paar Baumängel oder Tausende von Mängeln, die aufgezeigt sind - die sind alle uninteressant -, sondern die wesentlichen Punkte, wo es um die Sicherheit der Menschen geht – und das ist eben eine Brandschutzanlage, eine sicherheitstechnische Anlage -, waren mit Abstand nicht fertig. Da waren die Lichtjahre davon entfernt. Nicht nur ein bisschen, weit davon entfernt. Dazu komme ich auch noch im Detail. Das war der Grund. Es gab ja blinde Optimisten, die eine sogenannte Mensch-Maschine-Schnittstelle erfunden haben. Ich sage es jetzt mal in einfachen Worten: absoluter technischer Blödsinn. Es gibt keine Mensch-Maschine-Schnittstelle im Vergleich zu einer vollautomatischen Anlage. Das gibt es nicht. Das funktioniert auch nicht. Das wäre ein Risiko ohne Ende. Ich glaube, da wären noch ein paar Leute auf die Barrikaden gegangen. Das geht gar nicht. Man kann eine voll funktionierende Technik nicht mit Mensch und Maschine ersetzen. Im Brandfall hätten wir eine Katastrophe erlebt. Kein Ventilator, keine Klappe hätte man mit der Hand auffahren können, oder die Leuten sagen: Da geht es lang -, oder sonst wo. Never! Es war vielleicht eine Verzweiflungstat, aber es wäre unverantwortlich gewesen, diesen Vorschlag zu verfolgen oder zu realisieren. Das wäre sehr riskant gewesen.“²⁴⁴

Der Zeuge Müller, der sich im Untersuchungsausschuss als Erfinder der Mensch-Maschine-Schnittstelle bezeichnete, gehörte der pgbbi als Oberbauleiter der Objektüberwachung an. Im Gegensatz zum Zeugen di Mauro, war der Zeuge Müller nicht als TGA-Planer engagiert, er ist Informationselektroniker. Ein Hinweis, dass in der „heißen“ Phase vor der geplanten Inbetriebnahme, die unbedingt realisiert werden sollte, nicht nur ohne oder entgegen der Planung gebaut wurde, sondern auch die Tätigkeitsfelder der Beteiligten bunt durcheinander purzelten.

Der Zeuge Müller und sein Kollege, der Zeuge Willner, ebenfalls ein Objektüberwacher, machten in ihren Aussagen vor dem Ausschuss deutlich, dass sie überzeugt waren, dass das Bauordnungsamt die Mensch-Maschine-Schnittstelle akzeptieren würde. Offenbar waren ihnen die ständigen Forderungen des Bauordnungsamtes nach Vorlage prüffähiger Unterlagen nicht bekannt. Bis zur Absage des Eröffnungstermins wurden diese Unterlagen nie vollständig gefertigt und übergeben.

Es erscheint nicht plausibel, dass die Brandschutzanlage durch die Mensch-Maschine-Schnittstelle funktionieren konnte, wenn die Anlagen vorher nicht getestet und eingestellt waren. Der Einschätzung von di Mauro: „*Im Brandfall hätten wir eine Katastrophe erlebt.*“ ist zuzustimmen.

► **Unterschiedliche Lösungsansätze.** Kaum verwunderlich, dass die handelnden Personen sehr unterschiedliche Problemeinsichten und Lösungsvorschläge für die Probleme der

²⁴³ Wortprotokoll der Vernehmung von Erik Willner, 29. Sitzung, 27.06.2014, S. 85

²⁴⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Alfredo di Mauro, 47. Sitzung, 04.09.2015, S. 53

Brandschutzanlage parat hatten. Der Zeuge Müller vertrat die Meinung, die Anlage der Firmen Bosch und Siemens hätte durchaus funktionieren können:

Harald Moritz (GRÜNE): *„Sie haben doch gesagt, die Brandmeldeanlage konnte nicht die Entrauchungsanlage steuern. Habe ich das jetzt richtig verstanden?“*

Zeuge Torsten Müller: *„Die Brandmeldeanlage war in ihren Hardwarebestandteilen fertig installiert, konnte nur nicht rechtzeitig fertig programmiert werden, um die Entrauchungsanlagen steuern zu können.“*

Harald Moritz (GRÜNE): *„Also andersherum: Die Anlage von Bosch und Siemens hätte durchaus zusammen funktionieren können, wenn genügend Zeit da gewesen wäre?“*

Zeuge Torsten Müller: *„Ja!“²⁴⁵*

Auch der Zeuge Willner zeigte sich wg. erfolgreicher Heißgasversuche optimistisch:

Jutta Matuschek (LINKE): *„Aber Sie können mir jetzt - das ist meine letzte Frage – nicht erklären, warum die Heißgasversuche dann offensichtlich nicht erfolgreich waren?“*

Zeuge Erik Willner: *„Die waren erfolgreich. Die, die ich durchgeführt habe, zu meiner Zeit, waren erfolgreich. Es gab einen Heißgasversuch in der Gepäckförderanlage und einen in der Ankommer-Anlage. Die waren erfolgreich. Die Anlage war für den Bereich fertig, aber die Anlage war sonst nicht fertig. Also, die war da fertig, da hat sie funktioniert, aber in anderen Bereichen war sie noch nicht mal in Betrieb genommen, weil die Arge ImCa das Personal nicht hatte.“²⁴⁶*

Jutta Matuschek (LINKE): *„Ich stelle die Frage Ihnen als Bauüberwacher. Hätten Sie mitkriegen müssen, wenn die Anlage nicht funktionsfähig gewesen wäre, an irgendeiner Stelle?“*

Zeuge Erik Willner: *„Die Anlage ist kompliziert, weil sie eine große Anlage ist, für einen großen Flughafen, und da gibt es eben Risiken in der Anlage. Bei den Teilbereichen, die wir bisher in Betrieb genommen haben, gab es keine Risiken. Die Anlage hat das gemacht, was sie machen sollte, da, wo sie in Betrieb genommen worden ist. Mir erschließt sich im Moment nicht, warum man die Anlage nicht einfach in Betrieb genommen hat, die letzten zwei Jahre. Warum hat man das nicht weitergemacht, was begonnen wurde? Dann hätte man doch sehen können, ob das funktioniert oder nicht.“*

Jutta Matuschek (LINKE): *„Sehen Sie, wir stellen uns die gleiche Frage und haben gehofft, von Ihnen dazu Antworten zu bekommen.“*

Zeuge Erik Willner: *„Nein! Es war unheimlich viel in Betrieb genommen. Es haben Flecken gefehlt, aber es haben nicht zwei Jahre Flecken gefehlt -*

²⁴⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Torsten Müller, 29. Sitzung, 27.06.2014, S. 60

²⁴⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Erik Willner, 29. Sitzung, 27.06.2014, S. 111

*haben nicht! - Das ist meine persönliche Meinung, aber gut!*²⁴⁷

Die Aussagen der Zeugen di Mauro und Dr.-Ing. Großmann machten neben ihrer technischen Einschätzung deutlich, dass es beim Streit über die richtige Problemlösung auch um Auftragsakquise gegangen ist:

Zeuge di Mauro: „ So! Deswegen ist diese Aussage von Prof. Großmann 2014 in keinster Weise nachvollziehbar. Ich sage Ihnen auch, warum, und das können Sie aus den Unterlagen erkennen, die ich Ihnen gegeben habe: Am 18. März 2014 habe ich Unterlagen geliefert, wo wir zwei Versuche fahren sollten, und diese zwei Versuche hätten gezeigt, ob die Anlage funktioniert oder nicht. Und das hat Dr. Mehdorn beschlossen, dass wir es machen, gemeinsam machen sollen. Vier Wochen vorher! Zu dem Zeitpunkt 18.März hat Prof. Großmann nicht gesagt: Das brauchen wir gar nicht zu machen, das funktioniert nicht. - Das hat er nicht gesagt, sondern wir haben gesagt: Wir machen die Versuche, - Und vier Wochen später behauptet er im Landtag, die Anlage funktioniert nicht.

Vorsitzender Martin Delius: Kann es nicht sein, dass er den Versuch gemacht hat ohne Sie? “

Zeuge Alfredo di Mauro: „Das muss er nachts gemacht haben, weil, alle anderen waren ja nicht da. Das hätte ich ja mitgekriegt, denn mit der Bauleitung waren wir connected, und wir sollten dabei sein. Ich habe dazu Pläne geliefert und habe gesagt: Das messen wir. - Das hätte ich auch selber machen können.“

Vorsitzender Martin Delius: „Wie kommt es denn - das ist meine nächste Frage -, was ist denn Ihrem Eindruck nach der Grund, warum das - - “

Zeuge Alfredo di Mauro: „Ja, die Antwort wollte ich Ihnen gerade liefern.“

Vorsitzender Martin Delius: „Bitte!“

Zeuge Alfredo di Mauro: „Prof. Großmann hat ein halbes Jahr davor Ausschreibungen auf den Markt gebracht über Umbau der Anlagen. Was will er denn auf einmal erzählen, wenn die Anlagen tatsächlich funktionieren? Dass das ein Irrtum war? Was ist, wenn der di Mauro da recht hat und die Anlagen funktionieren? - Das ist ein großes Problem. Dann hat er ein halbes Jahr verplempert, Leistungen in Umlauf gebracht, die wahrscheinlich gar nicht benötigt werden. Ich will gar nicht spekulieren. Ich bin Techniker, ich sage einfach: Wenn eine Anlage nicht fertig ist, dann kannst du nicht behaupten, die funktioniert nicht.“²⁴⁸

Der Zeuge Großmann führte aus, dass die Beauftragung von di Mauro an dessen Weigerung gescheitert sei, weil dieser die obligate Geheimschutzerklärung nicht unterschreiben wollte:

²⁴⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Erik Willner, a.a.O., S. 121

²⁴⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Alfredo di Mauro, 47. Sitzung, 04.09.2015, S. 71

„Wenn Sie jetzt darauf hinauswollen, dass Herr di Mauro dann gesagt hat, man hätte ja alles nur so bauen brauchen, wie er es gesagt hat, kann ich nur darauf verweisen, dass es da zwei Gespräche letztendlich mit der Geschäftsführung gab. Im ersten Gespräch ist uns das genauso gesagt worden, aber - und dann kam das Aber - wir müssten erst messtechnische Untersuchungen machen, und genau diese messtechnischen Untersuchungen hatten wir bereits veranlasst. Das heißt, auch Herr di Mauro hat ganz klar gesagt, wir müssen erst mal überprüfen, was ich hier gemacht habe. Auch in seinen Unterlagen war klar, es entstehen unzulässige Unterdrucke, es ist Implosionsgefahr, und in welchem Maße diese Implosionsgefahr besteht - - Man muss ja auch sehen, dass teilweise auch anders gebaut worden ist als geplant. Auch damit mussten wir leben. Es war ja dann nicht so, dass ich eins zu eins sagen konnte, ich nehme die Planung, ich setze sie jetzt um, sondern dass das, was uns überrascht hat, teilweise etwas anderes war, als das, was geplant war. Das war auch einer der Gründe, warum wir dann gesagt haben: Wir müssen jetzt über entsprechende systematische Messungen das System verstehen. Es ist nun mal da.“

Vorsitzender Martin Delius: *„Das hat Herr di Mauro auch gefordert sozusagen, also die Messungen?“*

Zeuge Dr.-Ing. Jochen Großmann: *„Das hat di Mauro in dem Gespräch bei Herrn Mehdorn vorgeschlagen, nur zu dem Zeitpunkt war das Messprogramm von uns schon fertig. Wir hatten dann, was ich auch für vernünftig gehalten hätte, Herrn di Mauro auch vorgeschlagen, ihn mit einzubeziehen in die - - Konsultativ! Denn er hat mit seinem Büro entsprechende Erfahrungen gehabt. Das ist dann letztendlich daran gescheitert, dass Herr di Mauro sich geweigert hatte, die Geheimhaltungserklärung zu unterzeichnen.“²⁴⁹*

Fazit: Da weder ein Abgleich zwischen der Planung und den bis Sommer 2012 tatsächlich gebauten Anlagen erfolgte und die Anlagen auch nie bis zur Test- und Einstellfähigkeit fertig gestellt wurden, bleibt die Frage strittig, ob insbesondere die Entrauchungstechnik der pgbbi funktionsfähig geplant war. Eine Klärung dieser Frage durch eine gutachterliche Prüfung der Planungsunterlagen und Simulationen ist durch den Untersuchungsausschuss nicht angestrengt worden.

²⁴⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Jochen Großmann, 48. Sitzung, 18.09.2015, S. 68

34. Warum konnte der Geschäftsführer Amann seine begonnene Zustandsanalyse des Terminals nicht vollenden und wie geplant den Bau zum Abschluss bringen?

Die Bestandsaufnahme der BER-Baustelle durch den Technikchef Amann wurde halbherzig zu Ende geführt. Ob die Erkenntnisse überhaupt verwendet wurden, ist unklar. Dem Aufsichtsratsvorsitzenden dauerte die Bestandsaufnahme zu lange, Konflikte zwischen Amann und dem ab März 2013 engagierten Geschäftsführer Dr. e. h. Mehdorn, der mit seinem SPRINT-Programm kein Interesse an einer Mängelerfassung hatte, waren vorprogrammiert. In der Aufstellung der Geschäftsführung hat der Aufsichtsrat in seiner Personalverantwortung versagt. Wenn die Arbeit von Technikchef Amann umsonst gewesen sein sollte, bedeutet dies den Zeitverlust von einem Jahr.

Als Horst Amann im August 2012 zur BER-Baustelle kam, fand er eine Organisation im Umbruch vor. Sein Vorgänger Dr.-Ing. Körtgen war gekündigt, dessen Stellvertreter Joachim Korkhaus versuchte mittels Subunternehmern die pgbbi als Ausführungsplaner und Objektüberwacher zu ersetzen. Der weitere Verlauf stellte sich aus Sicht des Zeugen Amann wie folgt dar:

Andreas Otto (GRÜNE): „[...] Noch mal zurück zu dieser Bestandsaufnahmegeschichte. Sie haben das vorhin nachvollziehbar beschrieben. Also Sie waren erst auch der Meinung - wie andere Mitarbeiter der Flughafengesellschaft, die schon da waren -, man könne mit Reparaturen, Ergänzungen, erfolgreichen Tests diese ganzen Anlagen da in Betrieb setzen, und dann sind Sie irgendwann zu der Überzeugung gekommen, man müsse doch eher eine größer angelegte Bestandsaufnahme vornehmen. So war der Werdegang. Welchen Rückhalt hatte diese Bestandsaufnahmeidee in der Mitarbeiterschaft, in der Geschäftsführung und im Aufsichtsrat? Waren alle begeistert davon, oder hat man sie eher belächelt oder kritisiert? Wie war das?“

Zeuge Horst Amann: „Es war alles dabei. Ich glaube, der Großteil der genannten Personen oder Personenkreise oder der Mitarbeiter hat das zu dem Zeitpunkt bereits erkannt, dass es notwendig ist - so meine sichere Wahrnehmung. Es gab immer noch ein paar, die gesagt haben: Der Amann verzögert nur.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Was macht der?“

Zeuge Horst Amann: „Der Amann verzögert nur. - Diesen Vorwurf musste ich mir ja bis zum Ende meiner Tage dort immer wieder gefallen lassen. Im Aufsichtsrat ist das relativ offen diskutiert worden. Da war bedauerlich aus Sicht des Aufsichtsrats, dass sie Geld kostet. Das hing mit dran. Aber sie ist nicht als unnötig oder irgendwie kritisiert worden, sondern der ist zugestimmt worden, auch der Mittelfreigabe. Und, ja, ein paar wenige, die gesagt haben: Alles Blödsinn, brauchen wir nicht! -, gab es auch. Aber die Masse, die Mehrheit hat die Notwendigkeit erkannt.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Also die Masse hat die Notwendigkeit erkannt.“

Sie haben angefangen, und irgendwann ist was passiert, dass man gesagt hat: Der Herr Amann, der macht das jetzt hier nicht mehr. - Ist das schon, bevor Herr Mehdorn da war, gewesen, dass es Kritik gab, dass das zu lange dauert? Ich meine, normalerweise, so wie Sie das beschrieben haben - - Sie hatten einen Prozess vor: Wir machen die Bestandsanalyse, dann werten wir das aus, dann erteilen wir Aufträge, lassen die Planungsunterlagen fertigen und bauen weiter. - So stelle ich mir das vor. Warum ist man denn am Schluss nicht so vorgegangen? Wer hat denn zu welchem Zeitpunkt gesagt: Das machen wir jetzt doch nicht so?“

Zeuge Horst Amann: *„Das war die neue Geschäftsführung, die ab März angetreten ist.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Und vorher?“*

Zeuge Horst Amann: *„Vorher hat das keiner kritisiert. Die fing ja erst im März an. Diese Bestandsaufnahme, von der wir sprechen - ich betone noch einmal: Schwerpunkt Erfassung der genehmigungsrelevanten Abweichungen und damit Showkiller für die Genehmigung -, hat im März begonnen. Das war ja eine Prozedur, auch im Aufsichtsrat, es zu erklären und zu begründen, die Höhe der notwendigen Mittel dafür freizubekommen, das zu beauftragen. Dieser Prozess hat gedauert, Februar, März, und dann hat die Bestandsaufnahme begonnen und sollte am 31. Juli des Jahres fertig sein, und sie ist auch mit ein paar wenigen Nacharbeiten zu diesem Zeitpunkt fertig geworden. Ich sage es jetzt mal mit meinen einfachen Worten: Man hat mich machen lassen, und ich habe auch während der Erstellung dieser Bestandsaufnahme am Anfang keine Kritik erfahren.*

Zu späteren Zeitpunkten hieß es, das wäre nicht notwendig, weil man erkannt habe mittlerweile, dass es ausreichen würde, mit den Baufirmen in Dialog zu kommen und die noch notwendigen Fertigstellungsmaßnahmen direkt ausführen zu lassen.“

Andreas Otto (GRÜNE): *„Wer hatte das erkannt oder wollte das erkannt haben?“*

Zeuge Horst Amann: *„Die neue Geschäftsführung!“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Also der Herr Mehdorn hat das erkannt?“*

Zeuge Horst Amann: *„Wenn Sie so wollen, ja!“²⁵⁰*

Der Technikchef Horst Amann beabsichtigte eine Bestandsaufnahme der Baustelle, wollte anschließend nach Bedarf neue Planungen generieren und das Werk vollenden. Diese Vorgehensweise wurde durch den neuen Geschäftsführer ab März 2013, Dr. e. h. Hartmut Mehdorn, nicht befürwortet, der schnellere Erfolge vorweisen wollte.

Zu dem Konflikt zwischen mit dem Technikchef äußerte sich der Zeuge Dr. e. h. Mehdorn:

„Herr Amann war für Bau und Technik zuständig, und Herr Amann hat sich da im Schwerpunkt, das habe ich ja auch in meinem Credo hier ausgeführt, auf Bestandsaufnahme konzentriert. Und wir haben da eine Reihe Diskussionen geführt, dass ich der Meinung bin, so, wie er das macht, ist das nicht zielführend. Wir müssen Bestandsaufnahme und

²⁵⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, 41. Sitzung, 06.03.2015, S. 79

*Lösungsorientierung suchen. Es nutzt ja nichts, dass man dann da, ich sage mal, Fehler zahlt, und dazwischen liegt eine gesamte Entrauchungsanlage, von der man weiß, dass man da die ganzen Kanäle sowieso wieder aufmachen muss. Also, so ein bisschen - - Er war aber da besessen von diesem Thema.*²⁵¹

Es ist kaum erklärbar, dass die Fertigstellung eines Milliardenprojektes der öffentlichen Hand darunter leiden muss, dass sich zwei Manager an der Spitze nicht auf eine Strategie einigen können. Der Aufsichtsrat, der beide angestellt hatte, war nicht in der Lage, eine gedeihliche zielführende Zusammenarbeit zu organisieren. Dazu der Zeuge Wowereit:

*„Ja! Es war zwischen Herrn Mehdorn und Herrn Amann nicht mehr möglich, konstruktiv zusammenzuarbeiten. Ich habe das ja immer wieder versucht, auch beiden deutlich zu machen, dass das so nicht geht. Ich habe auch versucht, Abgrenzungen zu finden, konkrete Projekte oder so, wo man dann sagt: Bitte sehr, dann macht die Start- und Landebahn, die Sanierung da von Nord - - Das hätte ja Herr Amann machen können beispielsweise. Das ist ja ein überschaubarer Bereich. Da hätte man sagen können: Okay, dann macht der das! - oder so. Das war alles dann irgendwo nicht mehr möglich, und dementsprechend mussten wir die Konsequenz da ziehen Das ist mir nicht leicht gefallen und den Mitgliedern des Aufsichtsrates überhaupt nicht leicht gefallen, aber, ich sage mal, bei den Persönlichkeiten war das dann so. Das hilft dann alles nichts mehr. Das ist höchstbedauerlich, aber war nicht zu ändern.“*²⁵²

Im Ergebnis zeigte sich, dass der Aufsichtsrat und die Gesellschafter nicht in der Lage waren, das leitende Personal der FBB für eine stringente Abarbeitung der technischen Probleme einzusetzen und damit der Fertigstellung des BER näherzukommen. Nach der Entlassung des Technischen Geschäftsführers Dr. Körtgen im Jahre 2012 wurde mit Horst Amann bereits der zweite Technische Geschäftsführer abgesetzt. Damit scheiterte auch seine Idee der Mängelerfassung und Bestandsaufnahme. Das Ergebnis von einem Jahr Arbeit war dahin. Der Vorgang ist symptomatisch für das Personalgebaren der FBB-Gesellschafter. Möglicherweise hat das damit zu tun, dass im politischen Bereich, dem die handelnden Personen angehören, im Falle von Regierungswechseln auch die Strategie einer neuen Regierung komplett anders sein kann. Für einen Flughafen, der dringend gebraucht wird, ist das keine gute Idee. Der muss einfach termingerecht vom Reißbrett in die Wirklichkeit überführt werden.

²⁵¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. e. h. Hartmut Mehdorn, 42. Sitzung, 20.03.2015, S. 20

²⁵² Wortprotokoll der Vernehmung von, Klaus Wowereit, 19.06.2015, 46. Sitzung, S. 83

35. Was hat das SPRINT-Programm des Geschäftsführers Dr. e. h. Mehdorn zur Fertigstellung des Bauvorhabens beigetragen?

Das SPRINT-Programm wurde von dem Geschäftsführer Hartmut Mehdorn eingeführt. Es handelte sich um eine Arbeitsform, wo ein Team von externen Beratern, gemeinsam mit vorhandenem Personal der FBB das Projekt voranbringen sollte. Das SPRINT-Programm begann am 1. Mai 2013. Die Teilnehmer hatten einen besonderen Versammlungsraum im Terminal. Unklar blieb bis heute, ob das SPRINT-Programm einen eigenen Beitrag Richtung Inbetriebnahme des Flughafens geleistet hat, ob es nur ein anderer Name für bestehende und weiterentwickelte Strukturen war oder ob es eher der Entmachtung des Technischen Geschäftsführers Horst Amann dienen sollte.

Der Geschäftsführer Dr. e. h. Mehdorn beschrieb das SPRINT-Programm im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr des Abgeordnetenhauses folgendermaßen:

„Wir haben für dieses komplexe Thema – es ist ja auch flächig eine große Baustelle oder ein großer Gebäudekomplex – diesen „Sprint“-Prozess gegründet, weil ich nicht glaube, dass die normalen Systeme, wie ich sie jedenfalls dort vorgefunden habe, die richtigen Antworten sind, die man braucht, um diesen Flughafen fertigzumachen. Ich komme gleich noch im Detail darauf. Es wird seit längerem Bestandsaufnahme gemacht, aber wenn man neu in ein Unternehmen kommt, dann wühlt man auch Akten. Ich habe da auch schon ein paar Bestandsaufnahmen aus alten Tagen gefunden. Es ist nicht so, dass erst jetzt Bestandsaufnahmen gemacht worden sind, es wurden auch vorher schon mal Bestandsaufnahmen gemacht, und vieles von der jetzigen Bestandsaufnahme konnte man auch schon in der Bestandsaufnahme von vor zwei Jahren lesen. Wenn ich heute in Bestandsaufnahmen Fotos kriege von irgendwelchen Stellen, die nicht in Ordnung sind, dann gibt es die gleichen Fotos von vor einem Jahr oder vor anderthalb Jahren auch schon. Wieder die Frage: Warum ist da eigentlich nichts passiert?“²⁵³

Es ist Aufgabe eines neuen Geschäftsführers, vorgefundene Strukturen zu überprüfen und ggf. zu ändern. Allerdings gelang es im Falle von SPRINT nicht, in das neue Programm den damaligen technischen Geschäftsführer Horst Amann mit einzubeziehen.

Dazu führte der Zeuge Amann aus:

„Also, Herr Mehdorn hat die Geschäftsführung anders wahrgenommen. Er sah sich auch als mein Chef. Das sei dahingestellt, aber er hat klipp und klar mir zur Kenntnis gegeben, dass er nicht nur für die Gesamtgeschäftsführung, sondern insbesondere auch für die Fortführung des Projektes BER verantwortlich ist, alleine, und er das gestaltet und

²⁵³ 05.06.2013: Wortprotokoll des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr

bestimmt.“

Vorsitzender Martin Delius: *„Hat er so gesehen. Das muss ich mir dann so vorstellen, dass die Bereichsleitersitzung, die Jours fixes ist für Bereich Bau und so, dass dann Herr Mehdorn da aufgetaucht ist und gesagt hat -“*

Zeuge Horst Amann: *„Das war ein schleichender Prozess. Am Anfang, die ersten, sagen wir mal, vier Wochen habe ich das wenig wahrgenommen im täglichen Doing. Da haben wir unsere Routinen weitergemacht. Es gab auch sehr lange beispielsweise die ganz wichtige Routinesitzung mit dem Bauordnungsamt. Das lief eine Zeit lang noch, aber es ist ja sehr früh, zum 1. Mai nämlich 2013, dass die Organisation Sprint ins Leben gerufen worden ist, und spätestens mit dem 01. Mai war ich aus dem operativen Geschäft, was den BER betrifft, draußen. Ich konnte dann, ich sage mal, in meinem, ich will nicht sagen, Kämmerlein, aber in meinem Bereich gewisse Besprechungen machen, auch, wie gesagt, die mit der Baubehörde. Die liefen relativ lange weiter, ob das da Parallelaktionen von Herrn Mehdorn gab, weiß ich nicht, aber das eigentliche Projektgeschäft, war ich Zuschauer.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Aber Sie sind schon eingeladen worden zu den Sprintsitzungen?“*

Zeuge Horst Amann: *„Ich bin einfach hin! Ich bin immer einfach hingegangen. Ich habe, solange ich es konnte, meine Aufgabe wahrgenommen oder versucht wahrzunehmen als Geschäftsführer Technik. Mir war ja immer klar, dass ich da eine Verantwortung habe, auch eine Haftung dafür trage, deshalb bin ich ohne Einladung, mit Einladung, aber ich habe an jeder Sitzung teilgenommen und habe immer versucht, meine Verantwortung im Unternehmen als Geschäftsführer Technik wahrzunehmen - bis zum letzten Tag.“²⁵⁴*

Der Regierende Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzende, Klaus Wowereit, erklärte im Rahmen einer Parlamentsanfrage im April 2014, ein Jahr nach Beginn des SPRINT-Programms, dessen Aufgabe folgendermaßen:

Frage: „Was ist die konkrete Arbeitsaufgabe des Sprint-Teams und liegt der Schwerpunkt der Arbeit der Mitglieder des Sprint-Teams in der Klärung bautechnischer Fragen?“

Antwort: „Zielsetzung und Aufgabe der SPRINT-Projektorganisation ist die Sicherstellung einer zügigen und sicheren Eröffnung des Flughafens BER.“²⁵⁵

²⁵⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, 41. Sitzung, 06.03.2015, S. 11

²⁵⁵ 24.04.20114: Beantwortung der Frage 6 der Schriftlichen Anfrage, Drs. 17/13 634

Die allgemein gehaltene Antwort legt nahe, dass der Regierende Bürgermeister und Vorsitzende des Aufsichtsrates der FBB keine näheren Kenntnisse der Arbeitsweise des SPRINT-Programms²⁵⁶ hatte.

In der Wahrnehmung des Zeugen Amann beinhaltete das SPRINT-Programm eine neue Struktur:

„SPRINT war ja eine völlig neue Organisationsstruktur, die etabliert worden ist zum 1. Mai und die sich mit den Themen der Bestandsaufnahme überhaupt nicht auseinandergesetzt hat und auch mit dem Thema Planung, am Anfang zumindest, nur bedingt, sondern die Organisation SPRINT sollte ja versuchen, ohne aufwendige Planungsnachvollziehmaßnahmen und Planungsmaßnahmen und ohne Bestandsaufnahme die Gebäude, die Gebäudeteile, fertigzustellen. Das war aus meiner Wahrnehmung der erste Auftrag an SPRINT. Deshalb auch der Name. Es sollte ja schnell gehen. Es war damals meines Erachtens der Glaube oder die Überzeugung da, dass man mit relativ überschaubaren Mitteln den Flughafen so, wie er dort steht oder stand - in Gänsefüßchen -, fertigmachen und in Betrieb nehmen kann. Insoweit hatte SPRINT, zumindest in den ersten Monaten, wo ich auch noch die Möglichkeit hatte mitzuerleben, was dort geschieht, wenig mit der Bestandsaufnahme am Hut.“²⁵⁷

Die Aussage des Zeugen Amann macht deutlich, dass seine Tätigkeit der Mängelerfassung und Bestandsaufnahme für den Vorsitzenden der Geschäftsführung Hartmut Mehdorn keinerlei Wert hatte. Der Zeuge Dr. e. h. Mehdorn bestätigte im Prinzip den Dissens zwischen den beiden mit seiner Einschätzung, dass die Arbeiten des Technischen Geschäftsführers nicht hilfreich gewesen wären:

„Also, was mir unsere Leute gesagt haben, ist, dass diese ganze Bestandsaufnahme am Ende so, wie sie damals vorlag, so nicht sehr hilfreich war, und dass man das eigentlich hinterher bei der Arbeitsplanung und noch mal im Wesentlichen eben neu machen musste. Ich will nicht sagen, dass sie ganz sinnlos war, um Gottes willen, und ich sage auch nicht, dass man ohne eine Bestandsaufnahme ausgekommen wäre, aber man hätte sie anders einbringen müssen.“²⁵⁸

Der Zeuge Amann war ab Oktober 2013 nicht mehr Technischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft. Er leitete stattdessen die Energietochter der FBB, die FEW. Später erhielt er eine Abfindung und schied aus.

Der Vorgang zeigt, dass nach der Absage 2012 die Fertigstellung und Inbetriebnahme im Folgejahr kaum vorangekommen ist. Die nicht zuletzt aufgrund der Entlassung des Generalplaners notwendig

²⁵⁶ Vgl. auch die Äußerungen des Zeugen Henkel zum Projektstand 2012: dazu im Anhang Anlage A.11, Auszug aus dem Wortprotokoll Frank Henkel. Zu den SPRINT-Berichten vgl. dazu im Anhang Anlage A.12: Auszug aus dem Wortprotokoll Werner Gatzner

²⁵⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, 41. Sitzung, 06.03.2015, S. 22

²⁵⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. e. h. Hartmut Mehdorn, 42. Sitzung, 20.03.2015, S. 21/22

gewordene Bestandsaufnahme des BER wurde unter Leitung des Technischen Geschäftsführers Amann zwar begonnen, aber wenn überhaupt nur halbherzig zu Ende geführt. Die Ergebnisse wurden mutmaßlich ignoriert und nicht verwendet. Im Ergebnis steht ein Jahr Zeitverlust für den BER. Der Aufsichtsrat und die Gesellschafter der FBB, die das Verlassen des Weges einer geordneten Bestandsaufnahme des BER geduldet wenn nicht unterstützt haben, sind für den entstandenen Zeitverlust mit verantwortlich.²⁵⁹ Eine umfassende Bestandsaufnahme hätte für solche Probleme, wie sie z.B.

- ▶ 2015 (schwere Lüfter auf dem Dach) und
- ▶ 2016 (Entrauchungsprobleme zwischen Bahnhof und Terminalhalle) aufgetreten sind, Lösungen bereits 2013 oder 2014 liefern können und müssen.

G. Verantwortung, Verhaftung und Haftung – wer passt auf am BER?

36. Wurden bei dem Projekt Fälle von Korruption festgestellt?

Ja. Unmittelbar vor Redaktionsschluss dieses Sondervotums wurde öffentlich, dass aktuell bei drei brandenburgischen Staatsanwaltschaften insgesamt 12 Ermittlungsverfahren im Zusammenhang mit dem BER anhängig sind, u. a. wg. Korruption, Betrugs bei Abrechnungen, Nachträgen und Vergabeabsprachen.²⁶⁰ Es gab den Fall des FBB-Prokuristen Francis G., dem vorgeworfen wird, 150.000 Euro Schmiergeld von der TGA-Firma Imtech angenommen zu haben. Die Hauptverhandlung in diesem Fall ist noch nicht anberaunt, dagegen ist der Fall Großmann bereits abgeschlossen. Der frühere Berater der FBB und kurzzeitige Technikchef ist bereits u. a. wg. Schmiergeldforderung rechtskräftig verurteilt. Korruptionsfälle, überhöhte Rechnungen und exorbitante Nachtragsforderungen, man kann sich schon vorstellen, warum die Flughafengesellschaft ihre Gesellschafter eins ums andere mal um finanzielle Nachschläge bitten muss – für die Goldgrube Hauptstadtflughafen.

Als Anfang der 1990er Jahre die Flughafengesellschaft massenhaft überteuertes Ackerland erwarb, war aus „interessierten Kreisen“ zu hören, in Schönefeld sei ein „goldenes Huhn“ zu schlachten. Es wurde ein Festessen für Makler und Juristen. Mit einem grandiosen Kaufkarussell wurden die letztlich für den Flughafenbau nicht benötigten Flächen vor allem eines: Teuer. Die Rahmenbedingungen waren ideal: Eine für die Errichtung eines Großflughafens denkbar schlecht aufgestellte Flughafengesellschaft hatte Zugang zu nahezu unbegrenzten öffentlichen Geldern. Der Flughafenneubau, der erst 15 Jahre später wirklich begann, hatte seinen ersten Skandal.

²⁵⁹ Vgl. dazu im Anhang Anlage A.4: Auszug aus dem Wortprotokoll Frank Henkel

²⁶⁰ „Ärgernis Hauptstadtflughafen. Und noch ein Korruptionsfall am BER“, Der Tagesspiegel, 23.05.2016

Als es wirklich los ging mit dem Bau, sollte alles anders werden. Bereits 2001 hatte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses „Schönefeld II“ (es ging um die gescheiterte Privatisierung des Großflughafens) empfohlen, die Antikorruptionsorganisation Transparency International (TI) einzubinden. Die Umsetzung dauerte ein wenig, doch 2005 schlossen die Flughafengesellschaft und Transparency International einen Integritätspakt: Ein von TI benannter externer Monitor kümmerte sich fortan um die Vergabeverfahren der Flughafengesellschaft. Geprüft wurden europaweite und große nationale Ausschreibungen, seit 2011 auch stichpunktartig Nachträge und Ergänzungsvereinbarungen.

Die Ergebnisse seiner Prüfungen, die auch auf Mängel der Ausschreibungen hinwiesen, fanden Eingang in die mehrmals jährlich an Geschäftsleitung und Aufsichtsratsvorsitz gelieferten Tätigkeitsberichte der sogenannten ARGE Transparenz. Die vom Monitor in seinen Prüfberichten aufzeigten Hinweise zu Mängeln in den Ausschreibungen blieben jedoch von der Geschäftsführung überwiegend unberücksichtigt. Der im Namen von TI am Flughafen tätige Zeuge Oettel erklärte, dass die Nachträge von Firmen regelmäßig erst nach kompletter Durchführung und Schlussrechnung aller Arbeiten von ihm durchgesehen würden. Großauftragnehmer wie die Firma Imtech haben also erst in einigen Jahren mit einer solchen Prüfung zu rechnen.²⁶¹

Der Fall Imtech. Kurz vor Redaktionsschluss des Sondervotums zum Schlussbericht des Untersuchungsausschusses wurde öffentlich, dass die Flughafengesellschaft auf Haftungsansprüche für Ausführungsmängel des inzwischen insolventen Gebäudetechnik-Ausstatters Imtech verzichtet. Eine entsprechende Vereinbarung wurde dem Vernehmen nach bereits Ende 2015 mit dem Insolvenzverwalter geschlossen und umfasst auch „grob fahrlässig“ oder „vorsätzlich“ verursachte Baumängel. Die Flughafengesellschaft verteidigte ihr Zugeständnis mit drohenden finanziellen und terminlichen Konsequenzen, Imtech wäre andernfalls nicht bereit gewesen, offene Restleistungen zu erbringen.²⁶² Die Beziehung zwischen Auftraggeber Flughafengesellschaft und Auftragnehmer Imtech stand von Beginn an unter keinem guten Stern:

Zeuge Olaf Nozon: „[...] Ein weiterer Anlass waren sicherlich Vergaben, die nicht so gelaufen sind, wie es sich die Auftraggeberschaft vorgestellt hat. [...] Das war Grund zusammen mit dem einzigen Angebot, das vorlag für die gesamte Mechanik, was also heute ImCa oder Imtech Caverion bewerkstelligt - also mithin Entrauchungsanlage - - Da waren also die Erwartungen deutlich zu hoch, und man hat seinerzeit auch überlegt, diese Vergaben aufzuheben und neu auszuschreiben. Konsequenz wäre gewesen, hier zwischen sechs und zwölf Monaten zu verlieren auf den geplanten Inbetriebnahmetermin im Oktober 2011. Allein, man hat diese Alternativen aufgegeben und diese Verhandlungen zu Ende gebracht, war sich allerdings dann auch des Risikos bewusst, einmal, dass man natürlich teurer vergibt - das ist dann eine Tatsache, die man nicht mehr umkehren kann -, aber auch die bis zu dem Zeitpunkt aufgelaufenen Änderungen quasi zu kompensieren durch ausreichenden Planungsfortlauf, auch die Chance ist dann nicht ergriffen worden. [...]“²⁶³

²⁶¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Peter Oettel, 29.01.2016, 55. Sitzung, S. 14

²⁶² „BamS: BER verzichtet auf Haftungsansprüche wegen Baumängeln“, dpa-AFX, 22.05.2016

²⁶³ Wortprotokoll der Vernehmung von Olaf Nozon, 22. Sitzung, 14.02.2014, S. 14

Bereits am Tag nach der Vertragsunterzeichnung erhielt die Flughafengesellschaft eine Imtech-Nachtragsforderung in Höhe von 60 Millionen Euro:

Zeuge Thomas Schwarz: „Was in der Zeit sicherlich diskutiert wurde – [...] -, war die Planungsqualität, die der Generalunternehmer ImCa, also Imtech/Caverion, moniert hat. Aber das war durchaus ein sehr kontroverses Thema zwischen Planungsbüro und Unternehmer. Es ist heute - - Das ist das Problem der Einschätzung, denn ein Unternehmer wie Imtech/Caverion verdient seinen Gewinn grundsätzlich in der strategischen Ablehnung der Ausführungsplanung. Das heißt, das hatte er auch gemacht. Er hatte einen Tag, nachdem er den Vertrag bekommen hat, einen Claim oder einen Nachtrag von 60 Millionen Euro gelegt, erst mal unanständig, aber zweitens auch strategisch. Das heißt, zu evaluieren als Auftraggeber: Sind die Bedenken, die dieser Unternehmer hier trägt und sagt: Diese Ausführungsplanung kann ich nicht bauen - oder: Diese Ausführungsplanung hat Mängel - berechtigt oder nicht - - Das wurde damals sehr kontrovers diskutiert. In Teilen hat man ihm stattgegeben, in Teilen hat man auch Pläne korrigiert, aber das war die Situation damals. [...]“²⁶⁴

Die vom Zeugen Thomas Schwarz angeführte grundsätzliche „strategische Ablehnung der Ausführungsplanung“ war für die Firma Imtech, folgt man einer Reihe von Veröffentlichungen des Düsseldorfer Handelsblatts, nicht der einzige Weg zur Gewinnmaximierung. In den Handelsblatt-Artikeln ist die Rede von Korruption.²⁶⁵ Im Januar 2015 wurde den Mitgliedern des Untersuchungsausschusses vom Ausschussvorsitzenden Delius ein anonymes Schreiben ausgehändigt, welches ihm bereits Wochen zuvor zugegangen war. In diesem Schreiben wurde dezidiert beschrieben, wie der frühere Prokurist der Flughafengesellschaft, Francis G., von der Firma Imtech bestochen wurde. Der Prokurist habe als Gegenleistung zugesichert, „die von Imtech im vierten Quartal 2012 abgerechneten Leistungen ohne entsprechende Leistungsfeststellung und ohne Rechnungsprüfung freizugeben.“ In dem anonymen Schreiben wurden Quellen und Weg des Bestechungsgeldes bis zu Francis G. skizziert und etliche Querverbindungen handelnder Personen beschrieben, die wir – ohne den Wahrheitsgehalt überprüfen zu können bzw. uns der Aussage des Schreibens anzuschließen – der besseren Übersicht halber nachfolgend versuchen nachzuvollziehen:

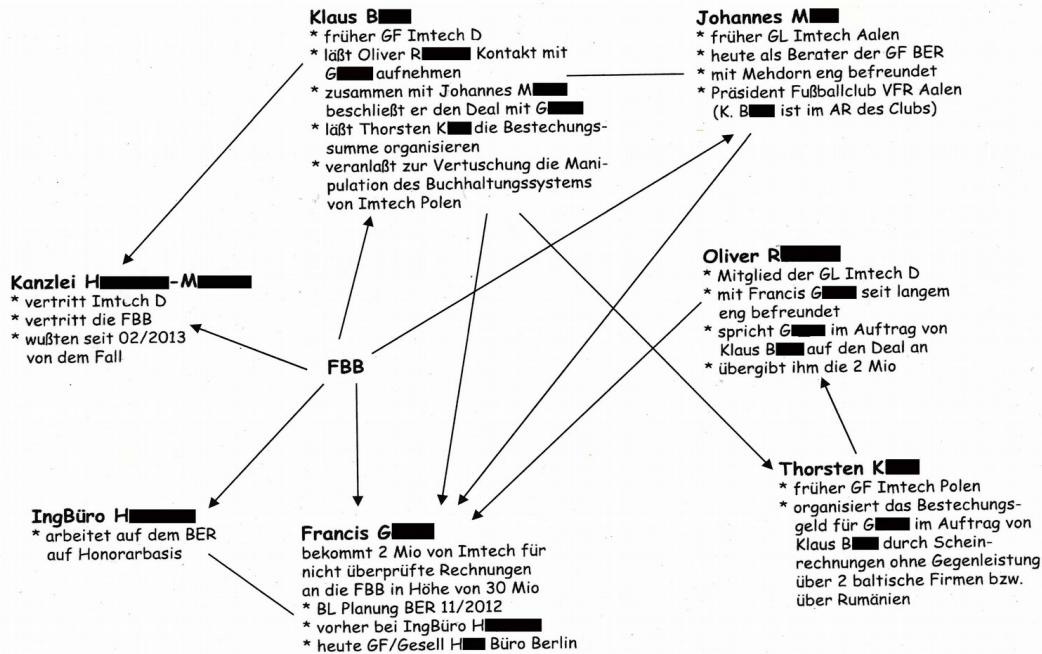
²⁶⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Thomas Schwarz, 23. Sitzung, 28.02.2014, S. 30

²⁶⁵ „Dunkle Geschäfte. Neue Hiobsbotschaft für RWE: Bei zwei Großkraftwerken des Stromriesen sollen Dienstleister trickreich abkassiert haben. Die ersten Spuren führen zu einem ohnehin umstrittenen Konzern in den Niederlanden“, Handelsblatt, 06.11.2014

„Abgezockt. Jahrelang soll ein Baukartell zahlreiche Weltkonzerne geschröpft haben. Gewinne aus abgesprochenen und überhöhten Angeboten wurden offenbar später intern umverteilt“, Handelsblatt, 03.03.2015

„Imtech: Skandal erreicht Konzernspitze. Ex-Vorstandschef soll Scheinrechnungen angeordnet haben“, Handelsblatt, 12.03.2015

Verflechtungsdiagramm Fall Imtech / Francis G. auf Basis der Informationen des anonymen Schreibens an den BER-Untersuchungsausschussvors. Delius



Die mit Wirtschaftsstrafdelikten befasste Staatsanwaltschaft in Neuruppin schaltete sich ein und auch in der Flughafengesellschaft wurde man in Sachen Imtech/Francis G. tätig. Schnell stellte sich heraus, dass bereits 2013 ein anonymes Schreiben mit Hinweisen eingegangen war. Der Zeuge Amann, der damalige Geschäftsführer Technik, erinnerte sich im Untersuchungsausschuss an den Vorgang:

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Jetzt haben wir in verschiedenen Medien – [...] - lesen können, dass es unter anderem [...] - schon im Jahr 2013 Hinweise auf Korruption an der Flughafengesellschaft gegeben haben soll. War Ihnen das bekannt geworden, der Vorgang?“

Zeuge Horst Amann: „Ja!“

Vorsitzender Martin Delius: „Wie sind Sie damit umgegangen?“

Zeuge Horst Amann: „Das war ein Schreiben an die Geschäftsführerin Finanzen, Frau Fölster, anonym. Ich meine, es wäre am 12. Juni gewesen, soweit ich mich erinnern kann. Dann ist es in meiner Wahrnehmung im Sekretariat ausgezeichnet worden: Original an den Herrn Egger und Kopie an G und T, also Geschäftsführung und Amann. Meine Kopie habe ich dann in der Hand gehalten, das war eine Papierkopie, und wir haben das dann auch kurz besprochen in der Geschäftsführung, und ich habe gesagt: Das ist ein Fall für die Revision oder keine Ahnung, jedenfalls nicht für mich. Aber ich kenne den, war Mitte Juni 2013.“

Vorsitzender Martin Delius: „Wie ist dann damit weiter verfahren worden?“

Zeuge Horst Amann: „Das weiß ich nicht.“²⁶⁶

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Sie haben vorhin über den anonymen Hinweis von 2013 gesprochen und gesagt, das hätten Sie weitergegeben, das sei ein Fall für die interne Revision. Alles gut! Ich möchte nur wissen, wie konkret dieser Hinweis Ihrer Erinnerung nach war. Was konnte man daraus lesen? Was hätte man daraus vermuten können?“

Zeuge Horst Amann: „Das war ein einseitiges Schreiben, und da war so ein Einschub drin. Da stand sinngemäß drin, dass die genannte Person Druck ausübe und dafür Geld bekäme, Forderungen der Firma Imtech durchzusetzen. - Sinngemäß! Wie lange ist das her? - Das ist anderthalb Jahre her oder fast zwei Jahre, Ich weiß es nicht mehr genau, aber sinngemäß stand das so drin.“²⁶⁷

Zeuge Horst Amann: „[...] Ich habe - da wiederhole ich mich - das Schreiben in Kopie bekommen, von der Frau Fölster. Ich habe es mit Fölster und Mehdorn besprochen und gesagt, darum muss man sich kümmern, das muss man prüfen - keine Ahnung -, der Sache muss nachgegangen werden, und ich habe in der Folge auch den Mitarbeiter damit konfrontiert, der das alles von sich wies. Bei einem weiteren Versuch, mich zu beteiligen, habe ich die Botschaft erhalten, mich da rauszuhalten - Punkt!“

Ole Kreins (SPD): „Wer hat Ihnen denn diese Botschaft schriftlich gegeben?“

Zeuge Horst Amann: „Schriftlich nicht, aber die Anweisungslage war klar.“

Ole Kreins (SPD): „Also es gab nur noch einen über Ihnen, der Ihnen gesagt hat, das hat Sie nicht zu interessieren, und Sie haben sich als verantwortungsvoller Mitarbeiter der Geschäftsführung trotzdem nicht darauf zurückgezogen, sich die betreffenden Vorfälle oder die potenziell möglichen und genannten Vergaben, Nachträge usw. auch noch mal selbst unter das eigene Augenlicht zu führen?“

Zeuge Horst Amann: „Nein! Ich glaube auch nicht, dass das richtig gewesen wäre, und zwar aus zwei Gründen. Erstens war das derart diffus, dass man gar nicht hätte wissen können, wo man anfängt zu suchen, und zweitens ist das ein klassischer Fall für die Revision.“²⁶⁸

Für den Ausschuss überraschend hatte der Zeuge Amann seinen Prokuristen zunächst selbst mit den Vorwürfen konfrontiert:

Jutta Matuschek (LINKE): „Mit Herrn Ganet hatten Sie über Vorwürfe diesbezüglich nicht gesprochen?“

Zeuge Horst Amann: „[...] Ich habe ihn natürlich konfrontiert damit als meinen Mitarbeiter, und er hat es vollmundig dementiert und gesagt, er nimmt sich Rechtsbeistand, er hat gar nichts damit zu tun. Mehr konnte ich

²⁶⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, 41. Sitzung, 06.03.2015, S. 31

²⁶⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, a.a.O., S. 73

²⁶⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, a.a.O., S. 74/75

nicht tun. Ich habe ihn damit konfrontiert, er hat das abgewiesen von sich. ²⁶⁹

Der Zeuge Dr. e. h. Mehdorn, der ein angespanntes Verhältnis zu dem damaligen Technikchef Amann pflegte, hielt dessen Vorgehen nicht für den richtigen Weg:

Jutta Matuschek (LINKE): *„Herr Amann hat uns aber auch erzählt, dass er, Herr Amann, mit dem entsprechenden Mitarbeiter, nämlich Herrn Gannet, darüber gesprochen hat. Jetzt frage ich mal als jemand, der nicht so häufig mit Korruptionsverdachtsfällen zu tun hat: Ist diese Handlungsweise richtig, dass, wenn der Vorwurf gegen einen engen Mitarbeiter gerichtet ist, man erst mal mit dem spricht?“*

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: *„Eigentlich, sage ich mal, da trennt sich der Weg. Er hat die Fürsorgepflicht für seinen Mitarbeiter. Das war ein sehr vages Schreiben. Man kann da nicht Mitarbeiter verteufeln, wenn da irgendeiner irgend so was schreibt. Es kommen viele anonyme Schreiben über den Schreibtisch, und es ist halt unangenehm, weil es jedes Mal eine Frage ist. Ich gebe die immer an die Rechtsabteilung weiter und sage: Sagt mir, was wir damit machen. - Das ist schwer einzuschätzen. Aber in der Diskussion - - Er hätte sich da raushalten sollen. Das ist Sache der Revision und Sache der Rechtsabteilung, so ein Thema zu verfolgen. Die haben das damals auch mit dem Staatsanwalt besprochen, und der hat gesagt: Das*

ist nichts, also verfolgt das nicht weiter. - Der gleiche Fall ist dann im Dezember - - Ich nehme an, das ist jetzt eine Fortsetzung Ihrer Frage. Im Dezember hat mich der Vorsitzende der Firma Imtech angerufen, der Herr Kreuzmann, und hat mir von einem anonymen Schreiben erzählt, was da eingegangen ist, was da diesen Herrn Amann betrifft. Dieses Schreiben hat mich nicht erreicht, aber er hat mir gesagt, das gibt es, und ich habe gesagt: Dann schicke uns das doch mal rüber. - Wir haben in diesem Telefonat verabredet, dass unsere Compliance-Dame, die Frau Dr. Schäfer, mit seinem Compliance-Menschen und dem Compliance-Menschen in Amsterdam Kontakt aufnimmt, dass die uns informieren: Was ist denn da dran? Das hat sie gemacht und ist dann eigentlich wiedergekommen und hat mir gesagt: Oh, oh! Weiß ich nicht, ist sie sich nicht so sicher. Sie hat sich dann erinnert, dass wir schon mal so eine Runde hatten mit dem ersten Bericht, wo sie gesagt hat: Da ist nichts. Aber dieses Mal, sagt sie, ist es doch ein bisschen merkwürdig. Darauf haben wir gesagt: Okay, dann tun Sie, was Sie in so einem Fall tun. Gehen Sie zur Staatsanwaltschaft Görlitz, hat der Staatsanwaltschaft das hinterlegt, und der hat dann daraufhin da quasi die Ermittlungen angefangen. Ich habe dann, als das beim Staatsanwalt war, quasi den Aufsichtsratsvorsitzenden darüber informiert. Ich habe ihm mitgeteilt: Das ist da gerade gelaufen. Der Staatsanwalt bittet um strengste Vertraulichkeit, schwebendes Verfahren. - Das hat dazu geführt, dass der Herr Bretschneider das in seinen Stahlschrank gelegt hat das Schreiben, und als der Staatsanwalt mir dann Mitte Dezember mitge-

²⁶⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, a.a.O., S. 106/107

teilt hat, er hat einen schweren Anfangsverdacht, daraufhin haben wir den Aufsichtsrat und das Präsidium darüber informiert. So, und dieses Ermittlungsverfahren läuft noch.

Jutta Matuschek (LINKE): *„Aber kommen wir noch mal zu dem ersten Schreiben zurück und der Aussage von Herrn Amann, er hätte zu dem damaligen Zeitpunkt schon mit Herrn Ganet darüber gesprochen. Ist das nicht - es ist ja bis jetzt nur ein Vorwurf -, aber ist es dann nicht eigentlich fahrlässig dahingehend, es könnte ja was dran sein, und dann wurde der schon entsprechend vorgewarnt?“*

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: *„Ich will hier nichts unterstellen, um Gottes Willen. Insofern würde ich da am liebsten jetzt auch gar keine - - Normalerweise sollte er es nicht tun. Wir hatten darüber gesprochen. Wir haben gesagt, den Fall muss die Revision - - Er ist Betroffener. Er hat ihn eingestellt, und er ist sein Mitarbeiter, also sollte er sich da raushalten. Aber gut, wenn er mit ihm spricht, ist da, weiß ich nicht - - Ich meine, das Schreiben ist öffentlich. – [Vorsitzender Martin Delius: „Wir haben es auch schon!“] - Ich glaube, ich hatte Ihnen den Brief geschrieben, den wir an unseren Aufsichtsrat - - Da war es als Anlage dabei. Das ist wirklich sehr vage. Das sind zwei Absätze. Also, man kann hinter jedem Busch einen Neger vermuten, aber dieser Brief war da nicht so substanziell.“²⁷⁰*

Diese Haltung vertrat auch der Zeuge Egger, Justitiar der Flughafengesellschaft:

Zeuge Gottfried Egger: *„[...] Wir hatten vorhin gesprochen jetzt hier von diesem Schreiben dann aus dem März '13 - diesem anonymen Schreiben.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Okay! - Bei dem anonymen Schreiben, das ging ja auch über Ihren Tisch?“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Ja!“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Das kam vorhin, glaube ich, schon vor bei Herrn Delius. Haben Sie dann da mit Herrn Ganet eigentlich darüber gesprochen, oder wer hat mit dem geredet?“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Wir hatten eigentlich jetzt hier erst mal mit ihm nicht gesprochen, das heißt also, wir mussten das aufklären - erst mal intern. Dann hatte ich auch extern die Ombudsfrau eingeschaltet, auch da zu prüfen - weitere Vorgehensweise -, und danach hatte ich aber auch - d. h. also zum Schluss, als jetzt hier feststand, machen wir nichts - mit Ganet selber persönlich gesprochen. Hoch und heilig versichert, würde er niemals tun so was - Unverschämtheit, Verleumdungsklage! Ja, das wurde dabei belassen, aber, wie gesagt, danach waren wir auch mit seiner Arbeit nicht so zufrieden dann auch.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Also, vielleicht sagen Sie noch mal, wie Ihre Herangehensweise da war. Ich habe ja von so was keine Ahnung. Man kriegt einen anonymen Brief, und da steht drin, dass ein eigener Mitarbeiter Geld bekommt von Firmen, die relativ große Aufträge haben. Wie klärt man denn so etwas auf? Oder wie haben Sie damals 2013, diese Aufklärung versucht? Wen haben Sie alles befragt?“*

²⁷⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Hartmut Mehdorn, 42. Sitzung, 20.03.2015, S. 55/56

Zeuge Gottfried Egger: *„Das hatte ich schon gesagt, wie wir es gemacht haben. Das heißt also, klar, intern, das heißt also eigentlich - -“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Was heißt „intern“? Mit wem haben Sie denn nun gesprochen?“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Na, intern heißt, bestimmte Sachen fragen: Was ist da eigentlich unstimmig? - Und dann extern auch, die Ombudsfrau als Ex-Staatsanwältin, gesagt: Bitte, nimm das auch in die Hand, mach eine Empfehlung! - Die hat jetzt hier weitere Recherchen angestellt, hat Gespräche geführt mit dem Ergebnis, dass sie da jetzt hier eine weitere Vorgehensweise nicht empfehlen kann - also, da ist nichts dran.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„2013 hat mit der Staatsanwaltschaft niemand geredet.“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Nein! Das war auch die Empfehlung, das heißt also, ich weiß nicht, Frau Schäfer, ob sie auch jetzt hier da auch gesprochen hat jetzt hier auch mit Cottbus - -“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Hat sie nicht!“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Glaube, ja, sagte sie dann auch. Im Ergebnis hat sie einen Vermerk gemacht jetzt hier für die Geschäftsführung, dass da eigentlich insoweit nichts dran sei.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Ich wollte gerne wissen: Sie waren ja da beteiligt. Also die Frau Schäfer war da beteiligt, der Herr Zerbe war da beteiligt - und Sie. Das sind meines Erachtens die drei, die im Auftrag der FBB - letztendlich der Geschäftsführung - mit diesem Fall sich beschäftigt haben. Und ich wollte jetzt gerne wissen, wie Sie da rangegangen sind. Also, Sie haben einen Hinweis auf einen möglichen Korruptionsverdacht: Wen fragt man denn da alles? Oder guckt man erst mal die Unterlagen durch, ob sich irgendwo komische Summen ergeben? Aber Bestechungsgelder finden sich ja meist nicht in Unterlagen, sondern werden irgendwo übergeben. Also wen haben Sie da eigentlich befragt? Und wie haben Sie da die Wahrheitsfindung probiert?“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Ja, die Wahrheitsfindung, das wurde wesentlich dann eigentlich auch von Frau Schäfer dann jetzt hier dann auch aussteuert, auch die befragt.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Haben Sie Gespräche geführt mit irgendwelchen Beteiligten oder Unbeteiligten?“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Ich hatte nur nachgespürt, sondern eigentlich Frau Schäfer hat mit den beteiligten Firmen, dann auch mit den Geschäftsführungen und Vorständen Gespräche geführt.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Das hat Frau Schäfer gemacht?“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Ja!“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Und mit wem haben Sie gesprochen?“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Ich hatte danach jetzt hier, das heißt, noch mal auch mit Ganet gesprochen. Das war zeitlich danach. Als uns hier dann das Ergebnis vorlag von Frau Schäfer, noch mal befragt, denke ich dann auch - -“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Hat Frau Schäfer auch mit Herrn Ganet gesprochen?“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Ich glaube, ja. Ja, danach.“²⁷¹*

2013 trennte sich die Flughafengesellschaft von dem Prokuristen Francis G., der damals unbewiesene Korruptionsvorwurf soll dabei keine Rolle gespielt haben. Erst Ende Februar 2015 wurde die Beschuldigungen der beiden anonymen Briefe bestätigt.²⁷² Im Mai 2015, der ehemalige Prokurist saß bereits in Untersuchungshaft und gegen vier Imtech-Manager wurde wegen Bestechung ermittelt, wurden die ersten Geständnisse im Bestechungsfall Imtech/ Francis G. bekannt.²⁷³ Entgegen der in den anonymen Briefen erhobenen Anschuldigung, betrug die Bestechungssumme „lediglich“ 150.000 Euro und nicht 2 Millionen Euro.

Nachtrag zum Fall Imtech: Wie eingangs geschildert, wurde Ende 2015 zwischen der Flughafengesellschaft und Imtech eine Vereinbarung geschlossen, in der die Flughafengesellschaft auf Haftungsansprüche für Ausführungsmängel des inzwischen insolventen Gebäudetechnik-Ausstatters Imtech verzichtet. Dies betrifft dem Vernehmen nach auch „grob fahrlässig“ oder „vorsätzlich“ verursachte Baumängel. Der Vorgänger des derzeitigen Flughafengeschäftsführers hatte sich im Untersuchungsausschuss eindeutig über die künftige Zusammenarbeit mit der Firma Imtech geäußert:

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Zurzeit liegt da nur ein anonymes Schreiben vor, was den Staatsanwalt zu einer Prüfung veranlasst hat.“

Stefan Evers (CDU): „Das war nicht meine Frage. Was passiert mit Imtech, wenn sich der Verdacht bestätigt?“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Na, dann fliegen die raus.“

Stefan Evers (CDU): „Dann fliegen die raus. Das wollte ich doch nur hören.“²⁷⁴

Der Fall Großmann. Der Dresdner Unternehmer und frühere Honorarprofessor an der BTU Cottbus, Dr.-Ing. Jochen Großmann, verfügt nach eigenem Bekunden über Qualifikationen, die den damaligen Geschäftsführer Amann veranlassten, ihn zum BER-Projekt zu holen:

„Zur Frage meiner Beauftragung: Die hatte sich aus zwei Gründen ergeben, zum einen aus meiner Tätigkeit über 20 Jahre im Gebiet Sicherheitstechnik und Brandschutz, auch als Sachverständiger; und zum anderen aus meinen Großprojektmanagementenerfahrungen. Ich habe mehrere Projekte im Milliardenbereich geleitet, und das waren letztendlich die zwei Sachverhalte, warum ich dort damals von Herrn Amann gefragt worden bin, das zu übernehmen.“²⁷⁵

Im Frühjahr 2013 wurde ihm zunächst das Management der Entrauchungsanlage des Fluggastterminals übertragen, dann war er zwischenzeitlich für die gesamte Planungskoordination des BER zuständig gewesen. Im Frühsommer 2014 trennte sich die Flughafengesellschaft von Dr.-

²⁷¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Gottfried Egger, 52. Sitzung, 20.11.2015, S. 81/82

²⁷² „Der Berliner Airport BER ist Deutschlands peinlichste Großbaustelle. Jetzt erschüttert auch noch eine Korruptionsaffäre das Prestigeobjekt. Tatort Flughafen“, Handelsblatt, 27.02.2015

²⁷³ „Erste Geständnisse bei Korruptionsermittlungen am Flughafen BER – Ex-Bereichsleiter in U-Haft. Geldübergabe an der A24“, Handelsblatt, 29.05.2015

²⁷⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. e. h. Hartmut Mehdorn, 42. Sitzung, 20.03.2015, S. 53

²⁷⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Jochen Großmann, 48. Sitzung, 18.09.2015, S. 52

Ing. Großmann. Auf seinen Vorteilsnahmeversuch hatte kein anonymes Schreiben aufmerksam gemacht noch war man intern in der Flughafengesellschaft aufmerksam geworden. Dem erst kurz zuvor von dem damaligen Geschäftsführer Dr. e. h. Mehdorn eingestellten Technikchef wurde zum Verhängnis, dass die Compliance-Abteilung des niederländischen Planungsbüros Arcadis aufpasste. Großmann hatte von Arcadis als Gegenleistung für einen vermittelten Auftrag am BER für seine eigene Firma Gicon Vorteile von nahezu einer halben Million Euro gefordert. Geplant war, das „Vermittlungsentgelt“ in der Arcadis-Rechnung an den BER zu verstecken. Wegen diesem Tatbestand und zwei überhöhten Rechnungen wurde Großmann wegen Bestechlichkeit und Betrugs zu einer Bewährungsstrafe und einer Strafzahlung von 200.000 Euro verurteilt.

37. Welche Maßnahmen zur Korruptionsprävention wurden von der Flughafengesellschaft ergriffen?

Firmeneigene Hinweisgebersysteme einzurichten ist grundsätzlich sinnvoll. Die FBB engagierte eine Ombudsfrau, die vertraulich Hinweise – zum Beispiel auf Straftaten von Mitarbeitern und Auftragnehmern - entgegennimmt und den ebenfalls für die FBB tätigen Compliance Officer unterstützt. Ihre Aufgabe ist die Verfolgung von Hinweisen auf Korruption, Betrug und Untreue.

Im Untersuchungsausschuss gab nur ein Mitglied des Aufsichtsrats an, einen Hinweis von einem anonymen Hinweisgeber erhalten zu haben. Möglich, dass sich beide blamablen Absagen von Flughafeneröffnung und etliche Millionen Kosten mit einem frühzeitig eingerichteten Hinweisgebersystem hätten verhindern lassen. Vorausgesetzt, es hätte in der Geschäftsführung oder Aufsichtsrat überhaupt Interesse an schlechten Nachrichten gegeben und man wäre bereit gewesen, auf Hinweise, die auf eine Gefährdung der termin- und kostengerechten Fertigstellung zeigten, ernst zuzunehmen und Missstände zu beseitigen.

Der Zeuge Wowerit, damals Aufsichtsratsvorsitzender, zeigte sich sowohl zum in der Frage 36 thematisierten Fall Imtech, wie auch über die Verfahrensabläufe in der Flughafengesellschaft bei Korruptionsfällen bzw. der Hinweisgeberproblematik wenig informiert:

Zeuge Klaus Wowerit: „Wir hatten bis dahin nicht den Eindruck gehabt, wenn es da Vorwürfe gab, dass die nicht kontrolliert worden sind, jedenfalls im Rahmen dessen. Man muss auch immer sehen, es gibt auch viele Vorwürfe, die sind haltlos. Das muss auch aufgeklärt werden, aber jeder ist erst mal ernst zu nehmen, auch anonyme Vorwürfe sind ernst zu nehmen. Da hatte ich den Eindruck, dass die Geschäftsführung, wenn da Vorwürfe gemacht worden sind oder Erkenntnisse entstanden sind, dass sie das auch in der Tat kontrolliert haben.“

Oliver Friederici (CDU): „Wenn die internen Stellen, Innenrevision, wer auch immer, irgendwelche Vorwürfe offenbar festgestellt haben, wo war die Schnittstelle zu Transparency International? Wann wurde Transparency International beauftragt oder mit ins Boot genommen?“

Zeuge Klaus Wowerit: „Das kann ich Ihnen jetzt so detailliert nicht sa-

gen, wie da die Verfahrensabläufe innerhalb der Flughafengesellschaft waren. Das Problem bei den Fällen, die hier aufgetaucht sind im Bereich der Korruption, die jetzt ja öffentlich diskutiert worden sind, sind es keine Verfahren gewesen, die in dem Sinne im Unternehmen erkennbar wären oder so. Der eine Fall ist entdeckt worden, weil in dem Unternehmen, wo die Betroffenen gearbeitet haben, man festgestellt hat, dass da Zahlungen irgendwo nicht richtig verbucht worden sind oder entstanden sind, die nicht nachvollziehbar waren. Das ist ja dann von außen gekommen, das heißt also, von innen war das schwer zu erkennen. Das soll keine Entschuldigung oder sonst was sein, sondern die Frage ist immer: Mit welchen Mechanismen erkennt man dann solche Fälle? Das ist sicherlich nicht einfach zu regeln. Also wie das jetzt mit Transparency, mit Oettel war, kann ich jetzt im Einzelnen nicht sagen.“²⁷⁶

Ähnlich die Aussage des Zeugen Henkel im Untersuchungsausschuss, der sich ebenfalls nicht informiert zeigte:

Andreas Otto (GRÜNE): „Okay. Zu diesem Fall gab es verschiedene Hinweise, Briefe. Es gab auch mal einen anonymen Brief an die FBB. An dem Vorgang hat uns insbesondere gewundert, dass der Transparency International vorenthalten wurde, die ja speziell zum Zwecke der Korruptionsabwehr da tätig sind. Ist Ihnen denn dieser Vorgang zur Kenntnis gelangt? Ich meine, Sie sind ja als Innensenator vielleicht mit kriminellen Dingen öfter befasst.“

Zeuge Frank Henkel: „Aber in dieser Tätigkeit nicht.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Ist Ihnen nicht zur Kenntnis gelangt?“

Zeuge Frank Henkel: „Nicht in der Funktion des Innensensors, falls Sie das meinen.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Oder als Aufsichtsratsmitglied?“

Zeuge Frank Henkel: „Gott! - Muss ich auch passen.“

Andreas Otto (GRÜNE): „Na gut, dann lassen wir das mal so stehen. [...]“²⁷⁷

Hinweisgebersysteme werden in der Regel eingerichtet, um Informanten, die auf Unregelmäßigkeiten hinweisen, zu schützen. Auch die Flughafengesellschaft hatte ein firmeninternes Hinweisgebersystem eingerichtet. Der Zeuge Oettel, der von Transparency International der Flughafengesellschaft zunächst zur Prüfung von Vergaben empfohlen war, wurde persönlich nicht von Hinweisgebern angesprochen und gab zu Protokoll:

Harald Moritz (GRÜNE): „[...] - Zu Hinweisgebern, anonyme Schreiben: Hat sich irgendwann jemand mal an Sie gewandt – [Zeuge Peter Oettel: „Nein!“] -, dass er mit irgendwas da einen Hinweis gegeben hat, mit was er nicht einverstanden war?“

Zeuge Peter Oettel: „Nein! Weder an mich noch an Frau Schäfer in ihrer

²⁷⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 46. Sitzung, 19.06.2015, S. 23/24

²⁷⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 59/60

Eigenschaft als freischaffende Ombudsfrau. ²⁷⁸

Zu Frau Schäfer, die als Ombudsfrau der Flughafengesellschaft als Ansprechpartnerin potentieller Hinweisgeber fungierte, führte der ehemalige Geschäftsführer Dr. e. h. Mehdorn aus:

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Wenn ich Sie richtig verstanden habe, Sie haben Frau Schäfer geholt als Ombudsfrau.“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Ja!“

Vorsitzender Martin Delius: „Was war denn ihre Qualifikation?“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Sie ist Richterin gewesen am Oberlandgericht Berlin und hat da Strafrecht gemacht und ist da eine sehr kompetente Frau, sehr bissig, und hat mir eigentlich beim ersten Gespräch gut gefallen.“

Vorsitzender Martin Delius: „Na gut! Das ist ja als Richterin - -“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Aber der Prozess, wie man so was findet, man wendet sich in Berlin an die Kammer, und die macht dann Vorschläge und sagt: Da gibt es die und die, die sich da gemeldet haben, die sich das da vorstellen können. - Es haben ja nicht alle Lust dazu. Manche wollen so was gar nicht, aber die, die da infrage kommen - - Sie stand auf der Liste, und weil wir da auch nach einer Frau geguckt haben, hat das auch gepasst.“

Vorsitzender Martin Delius: „Gab es denn zu diesem Ombudsmenschen-system eine Alternative? Haben Sie über verschiedene systematische Verbesserungen dieses ganzen Compliance-, Korruptionsdings nachgedacht?“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Wir sind keine große Firma. Bei den Ombudsleuten ist es ja immer so, dass man die so postieren muss, dass die Mitarbeiter auch rankommen. -“ [Vorsitzender Martin Delius: „Ja!“] – „Wenn der zu weit weg ist, dann ist die Brücke zu groß. Wir sind relativ überschaubar. Bei uns muss der Ombudsmann Tegel und Schönefeld betreuen. Der bringt sich über das Intranet ein, also alle wissen, dass es ihn gibt. Wir haben da Schulungsmaßnahmen was diese ganze - - Da ist auch der Ombudsmann immer dabei. Also die Belegschaft weiß, dass sie sich an ihn wenden können, anonym, und dass da auch nichts passiert, sodass - - Er prüft, und wenn was ist, dann geht es in die Rechtsabteilung, und dann nimmt das seinen Gang. Also, das ist ein normaler Prozess, klassischer Prozess wie in anderen Firmen auch.“

Vorsitzender Martin Delius: „Klar, man kann es ja auch anders regeln, indem man z. B. in der Compliance-Abteilung auch ganz auslagert und sagt, man hat gar keine eigene - -“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Kann man, aber wir dachten, dass es besser ist, einen Ombudsmann separat zu haben, weil der Compliance-Mann Angestellter der Firma ist, während der Ombudsmann Beauftragter der Firma ist und dadurch, ich sage mal, auch für Mitarbeiter neutraler erscheint. Das soll er ja.“

Vorsitzender Martin Delius: „Verstanden. Ich verstehe, dass Herr Egger,

vorsitzend – keine Ahnung - Chef der Revision auch ist. Ist das richtig?“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Die Revision untersteht mir direkt. Herr Egger ist Rechtsabteilung, aber Herr Egger führt für mich diesen Compliance-Ausschuss.“

Vorsitzender Martin Delius: „Aha, okay! Und da ist beteiligt noch wer?“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Da ist die Compliance-Officer, da ist die Revision drin, da ist die Personalabteilung drin, und da ist aus dem Finanzbereich, ich weiß jetzt nicht, ob Rechnungswesen, ja, ich glaube, Rechnungswesen drin.“

Vorsitzender Martin Delius: „Was war die Schnittstelle für Frau Dr. Schäfer, der Ausschuss oder die Revision?“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Die Revision.“

Vorsitzender Martin Delius: „Die Revision. Also, die Revision hat mit Frau Schäfer korrespondiert und ist dann in diesen Ausschuss reingegangen mit den gemeinsamen Erkenntnissen sozusagen.“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: „Frau Schäfer als Compliance. Die sind zu zweit. Die haben nicht so viel - - So, und wenn die eine verlängerte Werkbank braucht, dann geht die an die Revision ran.“

Vorsitzender Martin Delius: „Und wer steht, sitzt der Revision vor? Wer macht das?“

Zeuge Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: Das war bisher der Herr Zerbe [...]“²⁷⁹

Auch wenn die öffentlich gewordenen Korruptionsfälle am BER nicht FBB-intern aufgedeckt und in der Mehrzahl der Fälle Hinweise von außen zur Aufdeckung von Korruptionsfällen führte, erklärte der frühere Leiter der Innenrevision, der Zeuge Zerbe, dass das Thema Korruptionsprävention bei der Flughafengesellschaft eine hohe Aufmerksamkeit genoss:

Zeuge Hans-Günter Zerbe: „Ich hatte eingangs geschildert, dass seit 2010 - nicht zu den Aufgaben der internen Revision, sondern das ist eine persönliche Aufgabe gewesen – das Thema Antikorruptionsbeauftragter dazugekommen ist; auch erst mal so eine nicht greifbare Funktion. Was tut er? Läuft der mit einer Schusswaffe herum, oder hat er staatsanwaltschaftliche Befugnisse? - Da möchte ich auch mal ein bisschen Informationen dazu geben: Wir haben diese Funktion Antikorruptionsbeauftragter - und auch Ombudsfrau – im Jahr 2010 eingeführt, Das heißt: Letztlich kann man das Ganze auch partiell unter Hinweisgebersystem fassen. Dabei hatten wir eine interne Stelle - das war ich - und eine externe Stelle; damals haben wir die Frau Elke Schäfer, die schon in einigen Unternehmen Ombudsfrau war, beauftragt. Sie hat dann die Aufgabe der externen Ombudsfrau für uns wahrgenommen. Externe Ombudsfrau deshalb, um jemanden mit einer Rechtsanwaltsqualifikation zu haben, die eine Schutzfunktion für Hinweisgeber wahrnehmen kann, denn sie kann sich auf ihre anwaltliche Schweigeverpflichtung berufen, was ich als Angestellter der Flughafengesellschaft nicht kann. Wenn mein Vorgesetzter sagt, ich möchte aber jetzt das und das wissen, dann habe ich keine Schweigepflicht. Insofern war das vom System her ganz gut. Wir

²⁷⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Hartmut Mehdorn, 42. Sitzung, 20.03.2015, S. 64/65

haben dazu gemacht - beide -: eigene E-Mailadressen eingerichtet, eigene Telefon-Hotlines eingerichtet. Wir haben gemeinsam diese Thematik Hinweisgebersysteme und zuständige Personen bei uns in Betriebsversammlungen vorgestellt, haben sie in der Mitarbeiterzeitung vorgestellt, haben auch die Funktion und die Daten dieser beiden in die Einkauf- und Beschaffungsordnung, das heißt, in unsere Standardauftragsschreiben eingefügt. Das heißt: Jeder Lieferant, der eine solche Bestellung von uns bekommen hat, der hat gesehen, es gibt eine Funktion, an die er sich im Zweifel wenden kann. Ein sehr starker Akzent dieser Thematik Antikorruption lag natürlich im Bereich Korruptionsverhinderung, Prävention. Wir haben in den Jahren 2010 bis 2014 ungefähr 250 Mitarbeiter geschult, um eine Awareness für diese Themen herbeizuführen, und zwar haben wir die Mitarbeiter genommen, die Außenkontakte hatten, die Einkaufskontakte hatten und die möglicherweise auch mal eine Rechnung freigeben konnten. Wir haben dazu flankierend Richtlinien auf den Weg gebracht, wie eine Geschenkerichtlinie, wir haben Mitarbeiter, die an Vergaben teilnahmen, schriftlich auf Geheimhaltung und Ordnungsmäßigkeit verpflichtet. Wir haben sogar Führungskräfte verpflichtet, Erklärungen zu Geschäften mit Nahestehenden abzugeben, ob es so etwas gibt. Da gab es nichts. Also, da sind wir flankierend in die Breite gegangen.

Zum Thema Antikorruption, auch in den gesamten vier, fünf Jahren: organisatorische Vorkehrungen getroffen, d. h. es gibt Unterschriftenordnungen, es gibt Hierarchiestufen, Hierarchiegenehmigungen, es gibt dezidierte Vorgehensweisen und Abläufe bei Angebotseinholungen, bei der Einholung von Interessensbekundungen, bei Vergabeentscheidungen. Da gab es bei uns nicht nur Vier-Augen-Prinzipien, wir hatten teilweise Zwölf- oder Sechzehn-Augen-Prinzipien. Das heißt, wir haben auch intern organisatorisch einiges gemacht, um Probleme zu verhindern. ²⁸⁰

38. Wer haftet für Fehlentscheidungen von Aufsichtsräten und Geschäftsführern im Zusammenhang mit dem Flughafenneubau und welche Versicherungen greifen?

Geschäftsführung und Aufsichtsrat sind qua Gesetz zur Sorgfalt in der Wahrnehmung ihrer Aufgaben verpflichtet. Wenn Zweifel an der Wahrnehmung von Sorgfaltspflichten bestehen und möglicherweise finanzielle Schäden feststellbar sind, stellt sich die Frage, ob die Verursacher dafür haftbar zu machen sind. Dies ist insbesondere im Fall der Aufsichtsratsmitglieder besonders schwierig. Ein Umstand, der zum geflügelten Wort führte, dass es so schwer sei, einen Aufsichtsrat regresspflichtig zu machen, wie ein Schwein am eingeseiften Schwanz festzuhalten ... Möglicherweise bestätigt der Fall Flughafen einmal mehr das derbe Sprichwort. Zu viele Interessen konterkarieren Bemühungen in Sachen Haftungsanspruch. Da sind Schadensersatzforderungen von durch die Inbetriebnahme-Verschiebungen Geschädigten, die durch festgestellte Fehlentscheidungen Verantwortlicher Auftrieb bekämen. Da ist aber auch der Mangel zur Selbstreflexion bzw. an Fehlerkultur, die offenkundige Befürchtung von vom Senat in der Aufsichtsrat entsandten Mitgliedern, durch das Offenlegen von Fehlverhalten Wählerstimmen zu verlieren. Damit Geschäftsführung und Aufsichtsrat im Ernstfall, wenn die Fehlentscheidungen allzu gravierend und die Schäden entsprechend groß sind, nicht persönlich zur Kasse gebeten werden, schließen Firmen, so auch die Flughafengesellschaft, in der Regel D&O-Versicherungen ab. Im Fall der Flughafengesellschaft hat die D&O-Versicherung inzwischen einen Millionenbetrag gezahlt – für Fehlentscheidungen der Geschäftsführer Dr. Schwarz und Dr.-Ing. Körtgen.

Die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg ist in der Rechtsform einer GmbH organisiert. Geschäftsführer und Aufsichtsratsmitglieder einer GmbH unterliegen Sorgfaltspflichten, die im GmbH – und im Aktiengesetz beschrieben sind.

► **Geschäftsführer** haben in den Angelegenheiten der Gesellschaft die Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes,

► **Aufsichtsratsmitglieder** die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Überwachers und Prüfers anzuwenden.

Das bedeutet, Geschäftsführer und Aufsichtsräte sind qua GmbH-Gesetz angehalten, ihre Tätigkeit ordnungsgemäß auszuüben. Sobald Anhaltspunkte aufkommen, die Zweifel an der gesetzlich geforderten Sorgfalt aufkommen lassen, sind die Gesellschafter gefordert, Haftungstatbestände zu prüfen und ggf. Schadenersatz geltend zu machen.

Die Beteiligungshinweise der Senatsverwaltung für Finanzen des Landes Berlin enthalten für Mitglieder von Aufsichtsräten eine entsprechende Regelung:

„Für die Aufsichtsratsmitglieder gelten sinngemäß Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters (§ 116 AktG). Jedes Aufsichtsratsmitglied ist dafür verantwortlich, dass der Aufsichtsrat seine Überwachungspflicht erfüllt. Ist im Verhältnis zur Gesellschaft streitig, ob Aufsichtsratsmitglieder ihre Sorgfaltspflichten erfüllt haben, trifft die Mitglieder die Beweislast.“²⁸¹

Das bedeutet auch für den Fall des Aufsichtsrates der FBB: Ist strittig, ob es zu Sorgfaltspflichtverletzungen durch Aufsichtsratsmitglieder gekommen ist, muss nicht die Gesellschaft den Beweis dafür antreten, sondern das Mitglied sich exkulpieren. Durch eine Beweislastumkehr können mögliche Schadensersatzansprüche einfacher durchgesetzt werden. Zu einer solchen Umkehr der Beweislast ist es aber gar nicht erst gekommen, da die Haftungsprüfung aufgrund eines zweifelhaften Verfahrens durchgeführt wurde und zu dem Ergebnis kam, dass Sorgfaltspflichtverletzungen nicht festgestellt werden konnten.

Um Leitungskräfte vor persönlichen Zahlungsverpflichtungen zu schützen, wird bei größeren Unternehmen für Geschäftsführer und Mitglieder von Aufsichtsräten oft eine sogenannte D&O – Versicherung abgeschlossen, die dann wiederum im Haftungsfall Schäden reguliert. Auch die Flughafengesellschaft schloss eine D&O – Versicherung ab. In der Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. Drs. 17 / 11 195 vom 22.11.2012 wird dazu Auskunft gegeben:

Frage 1: „Wurden durch die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH sog. Directors- and-Officers-Versicherungen abgeschlossen? Wenn ja, für welche leitenden Angestellten und Organe?“

Antwort zu Frage 1: „Ja, bei der FBB besteht eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Unternehmensleiter (D&O). Versichert sind ehemalige bzw. gegenwärtige Mitglieder des Aufsichtsrates, der Geschäftsführung und ausgewählte Bereichsleiter.“

Mit dieser Versicherung wurden im Falle der beiden Geschäftsführer Dr. Schwarz und Dr.-Ing. Körtgen auch Schäden reguliert. Dazu meldete der Tagesspiegel am 13.7.2015:

„Wegen der plötzlichen Absage der Eröffnung des Hauptstadt-Airports BER im Frühsommer 2012 erhält nun die Flughafengesellschaft selbst eine Entschädigung. Und zwar die höchste, die bislang überhaupt floss. Nach Tagesspiegel-Informationen sind an den Flughafen 12 Millionen Euro gezahlt worden. Und zwar von der D&O-Haftpflichtversicherung (Directors-and-Officers), die die Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg (FBB) wie üblich für ihre Manager hat. Damals waren das Flughafenchef Rainer Schwarz und Baugeschäftsführer Manfred Körtgen.“

²⁸¹ Senatsverwaltung für Finanzen, Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen vom 17. Februar 2009, Seite 8, Ziffer 42

Diese Schadensregulierung fällt in ein auffälliges Bedingungsgeflecht: Im Rahmen der Versicherung wurde offenbar ein Fehlverhalten der Geschäftsführer in Zusammenhang mit der gescheiterten Eröffnung 2012 konstatiert.“

Im Herbst 2014 hatte der frühere Geschäftsführer Dr. Schwarz eine Kündigungsschutzklage gegen die Flughafengesellschaft gewonnen und eine Abfindung in Höhe von über einer Million Euro zugesprochen bekommen. Um nicht in einer anderen Klageangelegenheit einen höheren Schadenersatz an Air Berlin zahlen zu müssen, war die FBB nicht an einem Klagegewinn im Verfahren gegen Dr. Schwarz interessiert. Dazu führte der Justiziar der Flughafengesellschaft, der Zeuge Egger, aus:

Vorsitzender Martin Delius: *„Ich fasse noch mal zusammen, es ist ja sehr eindrucksvoll: Das heißt, es lag, sowohl juristisch als auch betriebswirtschaftlich, im Interesse der Flughafengesellschaft, sich nicht mit maximalem Einsatz gegen die Klage des ehemaligen Geschäftsführers zu erwehren.“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Aus meiner Sicht ein sehr klares Ja.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Wer hat das entschieden? Waren Sie das? Ich meine, Sie haben das Dilemma gerade wunderbar beschrieben. Jetzt ist meine Frage: 'Wer hat sich für diese betriebswirtschaftlich sicherlich plausible Argumentation entschieden und gesagt: Wir machen das so, oder wir machen das nicht mehr?‘“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Das waren unterschiedliche - - Das ist sicherlich dann auch, was das Verfahren Schwarz anbelangt sage ich mal, sicherlich auch jetzt hier etwas mit angehaltener Bremse gemacht worden. Ich stehe nach wie vor eigentlich dafür, dass wir sagen: Der Schaden, der anderweitig jetzt hier eigentlich - -“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Was Ihre Meinung ist, habe ich verstanden. Sie sind auch Prokurist der Flughafengesellschaft, nicht?‘“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Ja.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Aber alleine hätten Sie diese Prozesstaktik, sagen wir es mal, in den beiden Fällen nicht verantworten können?‘“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Nein, also das hatte ich auch nicht jetzt hier in Person - - Auch als Jurist eigentlich dann auch, bin ich auch durch die Verpflichtungen - - Diesen Spagat können Sie nicht machen.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Wer hat die denn verantwortet? Wer hat diese Prozesstaktik so - - Wahrscheinlich haben Sie es irgendwann mal besprochen. Wer hat gesagt: Ja, das machen wir so und nicht anders?‘“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Also, besprochen - - Ich hatte das auch in den Gremien durchaus besprochen und auf das Risiko hingewiesen. Und für mich ist es natürlich eine Abwägung, zu sagen: Kriege ich jetzt hier den einen Prozess dann hin? - Das war einfach eine unternehmerische Abwägung eigentlich dann auch, und zu der stehe ich auch.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Okay. Versuchen wir es mal aufzudröseln: In welchen Gremien haben Sie über diese Abwägungsfrage berichtet?‘“*

Zeuge Gottfried Egger: *„Na, wir hatten jetzt hier auch gerade über die*

*Schadensersatzthematik im Aufsichtsrat berichtet, auch dieses Dilemma, wo man sagen kann, diesen Spagat kann man eigentlich nicht wahrnehmen.*²⁸²

Während für die h die Gesellschafterversammlung durch die Auswahl der Rechtsanwaltskanzlei eingebunden.

Das dreistufige Verfahren wurde, wie vom Aufsichtsrat vorgegeben, durchgeführt. Zunächst erstellte die Flughafengesellschaft einen umfangreichen Rechenschaftsbericht. D.h. ein Bericht wurde von Flughafengesellschaftsmitarbeitern angefertigt, der ihre Sicht der Dinge auf die Hintergründe der blamablen Eröffnungsverschiebungen wiedergab. Dabei bestand zumindest die weitgehende Möglichkeit, Ereignisse nicht objektiv darzustellen oder zu verschweigen. Im nächsten Schritt wurde eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, den Rechenschaftsbericht zu prüfen. Über die Auftragsvergabe vermerkt der Landesrechnungshof Brandenburg in seinem Bericht:

„Nach Freigabe durch den Finanz- und Prüfungsausschuss versandte die FBB (frühestens) am späten Nachmittag des 19.12.2012 die Aufforderungen zur Angebotsabgabe. Die Frist für die Abgabe eines Angebots endete am 04.01.2013, 11:00 Uhr. Welche potenziellen Bieter die FBB tatsächlich anschrrieb, war aus den vom BetRef. vorgelegten Unterlagen nicht ersichtlich. Jedenfalls Anfang Dezember 2012 war vorgesehen, in einem Wettbewerbsverfahren drei überregionale Wirtschaftsprüfungsgesellschaften zur Angebotsabgabe aufzufordern, welche bislang keine Prüfungs- oder Gutachtermandate im Zusammenhang mit dem BER-Projekt in den Jahren 2010 bis 2012 übernommen hatten.

*Ein von der FBB angeschriebener potenzieller Bieter bewertete den vorgesehenen Leistungszeitraum (01. bis 28.02.2013) aus seiner Erfahrung mit vergleichbaren Projekten als nicht angemessen für die ausgeschriebene Leistung. Die FBB teilte daraufhin mit Billigung des Finanzministers mit, dass eine Verlängerung nicht gewährt werden könne. Nach Angaben der FBB ging in der FBB-Vergabestelle nur ein Angebot einer der großen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften ein. Diese war im Jahr 2012 an einem Projekt zur Verbesserung des Risikomanagements der FBB beteiligt und hatte in diesem Zusammenhang auch Teile des Risikomanagements im Baubereich bewertet. In Abstimmung mit dem Finanz- und Prüfungsausschuss erteilte die FBB.*²⁸³

Mit anderen Worten, die Beauftragung erfolgte unter großem Zeitdruck. Lediglich ein Bieter, der zudem noch mit der Flughafengesellschaft vorbefasst war, bewarb sich um den Auftrag. Das Gutachten entstand insofern unter zweifelhaften Bedingungen.

²⁸² Wortprotokoll der Vernehmung von Gottfried Egger, 52. Sitzung, 20.11.2015, S. 62

²⁸³ Landesrechnungshof Brandenburg, a.a.O., S. 294

Besonders auffällig ist, dass der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft die Arbeit der Prüfer begleitete. Der Brandenburger Rechnungshof listete diesen Vorgang in seiner Untersuchung wie folgt auf:

„In ihrem Prüfbericht vom 01.03.2012 erwähnte die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, dass der Finanz- und Prüfungsausschuss im Rahmen der Projektmeetings über das weitere Vorgehen entschieden und ihr auch eindeutige Prüfungsaufträge erteilt habe.“²⁸⁴

Ähnliche Probleme weisen auch die in der dritten Stufe gefertigten Gutachten einer Rechtsanwaltskanzlei in Vergabe und Durchführung auf. So hatte z.B. letztlich nur eine Rechtsanwaltskanzlei überhaupt ein Angebot abgegeben.²⁸⁵

Die Vergabe des Gutachtens an die Rechtsanwaltskanzlei sei durch die Flughafengesellschaft ohne Zustimmung der Gesellschafter erfolgt. kritisiert auch der Zeuge Karasch in seinem Vermerk vom 08.04.2013.²⁸⁶

Das Gutachten der Rechtsanwaltskanzlei bewertet die Handlungen des Aufsichtsrates als noch im Rahmen pflichtgemäßen Verhaltens, weist aber darauf hin, dass ein Gericht möglicherweise anders entscheiden könnte:

Geschäftsführer der FBB bereits Versicherungsleistungen für Schäden im Zusammenhang mit der Nichteröffnung des BER an die FBB gezahlt wurden, sind die Mitglieder des Aufsichtsrates bisher weder über eine Versicherung noch persönlich in Haftung genommen worden. Die 2013 durchgeführte Überprüfung stellte keine Verletzung der Sorgfaltspflicht fest. An diesem Ergebnis bestehen jedoch Zweifel.

39. Wie erfolgte die Prüfung der Haftung der handelnden Personen am BER?

In einem dreistufigen Verfahren wurde die Frage untersucht, ob das Handeln von Geschäftsführern und Aufsichtsratsmitgliedern Haftungstatbestände erfüllt. Die Prüfung wurde durch die Gremien der Flughafengesellschaft organisiert und die erste Stufe – ein Rechenschaftsbericht – durch Mitarbeiter der FBB selbst erstellt.

Die Vorbereitung von Haftungsprüfungen im eigenen Haus birgt die Gefahr von Interessenkonflikten. Der Rechnungshof des Landes Brandenburg bemängelte in seinem Bericht die 2013 durchgeführte Haftungsprüfung der Flughafengesellschaft durch beauftragte Dienstleister, wegen möglicher Einflussnahmen durch potenziell von Haftungsansprüchen betroffene Geschäftsführer und Aufsichtsratsmitglieder.²⁸⁷

²⁸⁴ Landesrechnungshof Brandenburg, a.a.O., S. 299

²⁸⁵ Landesrechnungshof Brandenburg, a.a.O., S. 311

²⁸⁶ 08.04.2013: Vermerk von Ralf Karasch (SenFin 34, S. 99)

²⁸⁷ Landesrechnungshof Brandenburg: Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im

Problematisch ist zudem der Zeitraum, für den Haftungsansprüche geprüft wurden. Bei der Haftungsprüfung waren Vorgänge um die Verschiebung des Eröffnungstermins um sieben Monate im Sommer 2010, vom 30. Oktober 2011 auf den 3. Juni 2012, ausgespart worden. Der Rechnungshof des Landes Brandenburg hat das Verfahren der Haftungsprüfung ausführlich dargestellt und analysiert. Den Anstoß zur Haftungsprüfung gab ein Beschluss des Aufsichtsrates vom 07.12.2012:

„Der Aufsichtsrat beauftragt die Geschäftsführung, durch eine Rechtsanwaltskanzlei sämtliche Haftungsfragen im Zusammenhang mit der BER-Verschiebung vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und anschließend auf den 27.10.2013 auf Basis ihrer Ursachenanalyse zu klären, die von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu prüfen ist. Bei der Auswahl der Rechtsanwaltskanzlei und der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist der Aufsichtsrat zu beteiligen. Die Ergebnisse der Prüfungen durch die Rechtsanwaltskanzlei sind dem Aufsichtsrat im ersten Quartal 2013 vorzulegen.“²⁸⁸

Angesichts des Untersuchungsgegenstandes, nämlich „sämtliche Haftungsfragen“ - also auch mögliche Ansprüche gegen Mitglieder des Aufsichtsrates - zu prüfen, drängt sich die Frage der Befangenheit von Mitgliedern des Aufsichtsrates bei jedem Verfahrensschritt auf. Angeraten gewesen wäre von Beginn an ein unabhängiges Vorgehen. Der Aufsichtsrat entschied sich anders und am 07.12.2012 für folgende Vorgehensweise:

„Abweichend von der Beschlussempfehlung der FBB-Geschäftsführung vom 07.12.2012 und mit Zustimmung der Gesellschafter beschloss der Aufsichtsrat ein wie folgt angelegtes dreistufiges Haftungsprüfungsverfahren:

- Erstellung eines Rechenschaftsberichts durch die FBB (Stufe 1);
- Prüfung des Rechenschaftsberichts durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, welche vom Aufsichtsrat ausgewählt und von diesem „gesteuert werden sollte (Stufe 2);
- Erstellung der Haftungsgutachten betreffend Geschäftsführung und Aufsichtsrat auf Basis des Rechenschafts- und des Prüfberichts durch eine von der Gesellschafterversammlung auszuwählende Rechtsanwaltskanzlei (Stufe 3).“²⁸⁹

Auffällig bei diesem Vorgehen, - sowohl der Aufsichtsrat ist über die Steuerung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, als auch die Gesellschafterversammlung durch die Auswahl der Rechtsanwaltskanzlei eingebunden.

Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER, 10.07.2015, Seite 289

²⁸⁸ Landesrechnungshof Brandenburg, a.a.O., S. 287

²⁸⁹ Landesrechnungshof Brandenburg, a.a.O., S. 289

„Was die Bewertung der Tätigkeit des Aufsichtsrates in der Zeit von Dezember 2011 bis April 2012 betrifft, sprechen unseres Erachtens bei Abwägung aller Umstände überwiegende Argumente dafür, dass sich die Mitglieder des Aufsichtsrats (einschließlich seines Vorsitzenden und dessen Stellvertreter) unter den gegebenen Umständen noch im Rahmen eines pflichtgemäßen Verhaltens bewegten. Das ergibt sich einerseits daraus, dass die Brandschutzproblematik von der FBB einem Fachgremium (AG Brandschutz) übertragen worden war, aus dem sowohl dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dessen Stellvertreter berichtet wurde. Aus dieser Berichterstattung ergaben sich zumindest keine eindeutigen Signale, dass eine Inbetriebnahme nicht mehr möglich war. Andererseits waren die Überwachungsmöglichkeiten des Aufsichtsrats angesichts der ausgesprochen technischen Natur der Brandschutzproblematik, den intensiven Arbeiten an der Fertigstellung des Flughafens in dem relevanten Zeitraum und der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit bis zum geplanten Eröffnungstermin begrenzt (s. oben Rz. (143) ff.). Es ist nicht auszuschließen, dass ein mit dem Sachverhalt befasstes Gericht ein pflichtwidriges Verhalten bejahen könnte, insbesondere auch vor dem Hintergrund der inzwischen bekannten, schwerwiegenden Probleme und dem daraus folgenden Verzicht auf die Festlegung eines neuen IBN-Termins.“²⁹⁰

In seiner zusammenfassenden Wertung des Haftungsprüfungsverfahrens kommt der Landesrechnungshof Brandenburg u. a. zu dem Schluss:

*„[...] dass das Haftungsprüfungsverfahren in Konzeption, Durchführung und Ergebnis keine geeignete Grundlage für eine umfassende und objektive Beurteilung von Pflichtverletzungen der FBB-Organmitglieder darstellte.
Zu zahlreich und bedeutend waren die formalen, aber auch inhaltlichen Mängel. Insbesondere der maßgebliche Einfluss von Aufsichtsratsmitgliedern, FBB-Geschäftsführung und verantwortlichen FBB-Mitarbeitern auf die Aufbereitung und Prüfung der haftungsrelevanten Sachverhalte trug bereits in der Phase der Beschlussfassung den Anschein mangelnder Objektivität in sich.
Im Übrigen zeigte sich am Fall des Haftungsprüfungsverfahrens besonders deutlich, wie sich eine diensthierarchische Subordination von Personen, die die Gesellschafterrechte wahrnehmen, gegenüber Mitgliedern des Aufsichtsrats auswirken kann. Dies gilt in erster Linie für das BetRef., das anfänglich einen entscheidenden Einfluss der Gesellschafter auf das Verfah-*

²⁹⁰ Auszug aus Rechtsgutachten der Kanzlei Hengeler-Müller zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Aufsichtsratsmitglieder der FBB im Zusammenhang mit den Verschiebungen der Inbetriebnahme-Termine BER vom 03.06.2010 auf den 17. März 2013 und vom 17. März 2013 auf den 27. Oktober 2013, (SenFin 39, S. 58)

ren als notwendig ansah, da auch das Handeln der Aufsichtsratsmitglieder Gegenstand der Haftungsprüfung war. Dann aber ließ das MdF es in immer stärkerem Maße zu, dass die Gesellschafterversammlung den Einfluss auf den Verfahrensgang zugunsten des Aufsichtsrats verlor.“²⁹¹

Der Zeuge Egger, Justitiar der Flughafengesellschaft und Mitverfasser des „*Rechenschaftsbericht der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH über die Verschiebung der Inbetriebnahme BER vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013*“ äußerte sich im Untersuchungsausschuss auf die Frage seiner Einbindung in das Verfahren der Haftungsprüfung wie folgt:

Zeuge Gottfried Egger: „[...] Da gab es dann Entscheidungen jetzt hier Aufsichtsrat, Gesellschafter, die den Auftrag erteilt hat, dass zunächst die Geschäftsführung einen Bericht erstellen soll, Ich habe zwar den Sinn nicht ganz verstanden, aber es wurde dann auch erstellt. Und dieser Bericht sollte meines Erachtens quasi die Grundlage, Basis sein, dass dann eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft diesen Bericht noch mal auf Plausibilität prüft, und das sollte dann auch die Grundlage sein, dieser Bericht, für ein externes Haftungsgutachten. Wir waren zwar eigentlich auch jetzt hier, was eigentlich diese ... (unverständlich; Ding?) anbelangt, Vergabestelle, aber im Wesentlichen wurde es von den Gesellschaftern oder auch Aufsichtsrat gesteuert. Also insoweit sind wir nur rudimentär eingebunden gewesen, auch was den Umfang der Haftung anbelangt, den Inhalt der Haftungsprüfung. Das ist eigentlich dann auch vom Aufsichtsrat, Gesellschaftern vorgegeben.“

Vorsitzender Martin Delius: „KPMG hat das, glaube ich, gemacht.“

Zeuge Gottfried Egger: „Das war KPMG, und dann war das, glaube ich - Hengeler Müller hat das Haftungsgutachten gemacht.“

Vorsitzender Martin Delius: „Haben Sie zugearbeitet?“

Zeuge Gottfried Egger: „Insoweit, das heißt, wir hatten ja einen Bericht erstellt, das heißt, den Auftrag, wir sollten relativ kurzfristig einen Bericht erstellen. War natürlich so ein Thema, weil eigentlich nach wie vor, etwas ungewöhnlich jetzt hier, eigentlich die Geschäftsführung, sage ich mal, auch erst mal ein Gutachten erstellt. Finde ich etwas ungewöhnlich, aber ist so gemacht. Der Bericht, das war immer nur ein Entwurf. Ich hatte mich mit Herrn Hörmann dann zusammengesetzt und gesagt: Also, macht ja keinen Sinn, wenn wir das machen. Wir beauftragen eine Anwaltskanzlei, die das eigentlich noch mal erstellt, einfach einen Sachbericht, unterstützt von - - Ich glaube, es war PwC, hat das noch unterstützt. Dieser Bericht wurde auch meines Erachtens gar nicht unterzeichnet, aber wurde zur Verfügung gestellt, und KPMG hat das auf Plausibilität noch mal geprüft und gesagt: Der muss noch vervollständigt werden und das und jenes -, aber das lag dann in der Hand der Aufsichtsräte und Gesellschafter.“²⁹²

²⁹¹ Landesrechnungshof Brandenburg, a.a.O., S. 339

²⁹² Wortprotokoll der Vernehmung von Gottfried Egger, 52. Sitzung, 20.11.2015, S. 59

Der Zeuge Egger bestätigte damit die Einschätzung des Brandenburger Rechnungshofes, dass die Steuerung des Vorgangs Haftungsprüfung durch die Mitglieder des Aufsichtsrates und die Gesellschafter erfolgte.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates waren Gegenstand der Untersuchung und insofern hochgradig befangen. Die Gesellschaftervertreter Berlins waren regelmäßig Mitarbeiter einer unteren Ebene der Beteiligungsverwaltung. Eine klare strukturelle und personelle Trennung dieser Mitarbeiter von den Mitgliedern des Aufsichtsrates aus dem Bereich des Gesellschafters Berlin ist nur begrenzt vorhanden. So eine Struktur ist möglicherweise ungeeignet in Fällen, wo es um Fragen der Haftung von Mitgliedern des Aufsichtsrates geht. Denn die Mitarbeiter des Beteiligungsreferates der Senatsverwaltung für Finanzen, die in der Gesellschafterversammlung fungierten, standen gleichzeitig den Aufsichtsratsmitgliedern als Serviceeinrichtung zur Verfügung.

Die Prüfung von Haftungsfragen mit Bezug auf die Tätigkeit von Geschäftsführern und Mitgliedern des Aufsichtsrates ist insgesamt ungenügend durchgeführt worden: Der zugrunde liegende Sachbericht wurde durch die FBB erstellt, die Vergabe der Gutachten stand unter dem Einfluss von Personen, um deren mögliche Fehlhandlungen es gehen sollte, die Zeit für die Begutachtung war zu knapp vorgegeben. Sowohl für die Tätigkeit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in Stufe 2, als auch für die Haftungsprüfung durch eine Rechtsanwaltskanzlei wurde jeweils nur ein Angebot abgegeben. Die Prüfung war von Beginn an inhaltlich eingeschränkt. Die Beweislastumkehr, wie sie in den Beteiligungshinweisen des Landes Berlin beschrieben wird, hatte soweit ersichtlich keine Bedeutung.

Bemerkenswert ist auch der Umgang seitens der Auftraggeber mit den Haftungsgutachten über die mögliche Haftung. Das Haftungsgutachten betr. Mitglieder des Aufsichtsrates sah keine Verfehlungen bzgl. der Sorgfaltspflicht, wird aber trotzdem von der Senatsverwaltung für Finanzen nicht veröffentlicht, sondern steht dem Abgeordnetenhaus nur zur Einsicht im Datenraum zur Verfügung. Dieser Umgang ist unverständlich. Das Haftungsgutachten betr. die Geschäftsführer Dr. Schwarz und Dr.-Ing. Körtgen, das Grundlage der Kündigung des Geschäftsführers Dr. Schwarz war, wurde in dem Gerichtsverfahren vor dem Landgericht Berlin, das Dr. Schwarz gegen seine Kündigung angestrengt hatte, nicht verwendet. Es lag der Prozessvertretung der FBB nicht einmal vor. Dazu erklärte der Zeuge Egger vor dem Untersuchungsausschuss:

„Die Haftungsprüfung, dieses Gutachten hat die FBB eigentlich nie bekommen.“²⁹³

Dieser Vorgang legt nahe, dass die FBB keinerlei Interesse an einem erfolgreichen Verfahren gegenüber ihrem ehemaligen Geschäftsführer hatte. Die Erkenntnisse um die durchgeführte Haftungsprüfung belegen, dass das Verfahren keinesfalls unabhängig und objektiv durchgeführt wurde. Deshalb ist eine erneute Prüfung erforderlich. Dazu sind die Gesellschafter dringend aufgefordert. Die Verjährungsfristen laufen nach fünf Jahren ab.

²⁹³ Wortprotokoll der Vernehmung von Gottfried Egger, 52. Sitzung, 20.11.2015, S. 60

III. Was war wann & Was wurde zu was & Wer ist wer

A. Der Projektverlauf des Flughafenneubaus

- 1991:** Erste Planungen für einen Großflughafen. Die Flughafengesellschaft FBB erwirbt bei Schönefeld für rund 200 Millionen Euro überteuertes, nicht benötigtes Ackerland. Der Fall ist 1995 Thema erster Untersuchungsausschüsse in Berlin und Brandenburg
- 1992:** Untersuchung: Schönefeld ist ungeeignet für einen internationalen Großflughafen im 24-Stunden-Betrieb
- 1994:** Standortsuche für einen gemeinsamen Großflughafen für Berlin und Brandenburg. In einem Raumordnungsverfahren werden Sperenberg und Jüterbog-Ost als geeignete Standorte ausgewiesen. Schönefeld-Süd scheidet wegen der Lärmbelästigung und der notwendigen Umsiedlung von Anwohnern aus
- 1996:** Berlin, Brandenburg und Bund entscheiden sich für den Standort Schönefeld
- 1999:** Als geplanter Eröffnungstermin für den Großflughafen wird das Jahr 2007 genannt. Am Termin wird später festgehalten, obwohl die Privatisierung des Projekts scheitert (im Jahr 2000 Thema des zweiten Flughafen-Untersuchungsausschusses)
- 2002:** Eine Investorengruppe plant die Eröffnung 2008, will aber keine finanzielle Risiken übernehmen. Es wird beschlossen, den Flughafen in öffentlicher Regie zu bauen. Die gescheiterten Privatisierungsversuche sollen über 40 Millionen Euro gekostet haben
- 2003:** Abbruch des Investorenwettbewerbs; CBP erstellt ein Aufteilungskonzept in Teilprojekte
- 2004:** Planfeststellungsbeschluss: Es wird von geradeaus verlaufenden Abflügen ausgegangen. 2010 überrascht die Flugsicherung mit abknickenden Flugrouten. Davon wusste die Flughafengesellschaft angeblich nichts, viel mehr Anwohnerinnen und Anwohner als bislang bekannt wären von Fluglärm betroffen
- 2005:** Gesellschafter wandeln ihre Darlehen in Höhe von 224 Millionen Euro in FBB-Eigenkapital um und stocken es auf 480 Millionen Euro auf; pgbbi wird General- und Entwurfsplaner des Fluggastterminals;
► *Kennzahlen 2005: Terminal: 565 Millionen € (Baukosten 499 Millionen €, Baunebenkosten 66 Millionen €); Bruttogrundfläche:*

ca. 220.000 m² (Passagieraufkommen 17,15 Millionen)²⁹⁴

2006: Der Flughafenbau wird in letzter Instanz mit verschärften Lärmschutzauflagen und ohne den geforderten 24-Stunden-Betrieb genehmigt; Baubeginn des Terminals; Dr. Rainer Schwarz wird Geschäftsführer; pgbbi plant die komplette Abflugebene um, der neue Geschäftsbereich „Non-Aviation“ möchte ein neues Retailkonzept; Suche nach einem Generalübernehmer wird aufgegeben;

► *Kennzahlen 2006: Terminal: 588 Millionen € (Baukosten 524 Millionen €, Baunebenkosten 64 Millionen € [Reduzierung gegenüber 2005 infolge Anpassung Budget Planungsleistungen nach Vergabe Entwurfsplanung]); Bruttogrundfläche: ca. 220.000 m² (Passagieraufkommen 18,51 Millionen); 3 Pier Module im Süden sind zur Nachrüstung vorgesehen; Ergänzung Walk Boarding Pier Nord (heute: Pier Nord); Erweiterung Fluggastbrücke N4 zur A 380-Brücke*

2007: Die Eröffnung ist für 10/2011 geplant; Bauleistungen für das Terminal werden wegen offensichtlicher Preisabsprachen neu ausgeschrieben; pgbbi wird zusätzlich mit der Objektüberwachung beauftragt; auch die erneute Suche nach einem Generalübernehmer für das Fluggastterminal scheitert;

► *Kennzahlen 2007: Terminal: 749 Millionen € (Baukosten 654 Millionen €, Baunebenkosten 95 Millionen € [Davon Anteil Budget GU I 627 Millionen € zzgl 27 Millionen € für Möblierung, Beleuchtung, Fluggastbrücken (noch nicht GU I zugeordnet), inkl. 20 Millionen €, gehören zur TP Schiene]); Bruttogrundfläche: ca. 300.000 m² (Passagieraufkommen 20,04 Millionen); Ausführung 3 Pier Module im Süden und Ergänzung Walk Boarding Pier Süd (heute: Pier Süd); Retailerweiterung*

2008: pgbbi wird der Ausführungsplanung und Drees & Sommer mit dem Construction-Management/ Projektmanagementleistungen für Fluggastterminal und betriebsspezifische Gebäude beauftragt; Baubeginn Fluggastterminal; Geschäftsführer Thomas Weyer verlässt die Flughafengesellschaft, technischer Geschäftsführer wird der bisherige Leiter des FBS-Bereichs Planung und Bau, Manfred Körtgen;

► *Kennzahlen 2008: Terminal: 847 Millionen € (Baukosten 739 Millionen €, Baunebenkosten 108 Millionen €); Bruttogrundfläche: ca. 310.000 m² (Passagieraufkommen 21,4 Millionen); Ergänzung mobile Fluggastbrücken Pier Süd; Doppelstöckige Fluggastbrücken Mainpier sowie Verschiebung A 380-Brücke nach S7; Non-Schengen Fähigkeit Mainpier durch „Ebenenshift“; Ergänzung Laufbänder*

²⁹⁴ Die Kennzahlen der Jahre 2005 bis 2012 wurden einer PowerPoint-Präsentation der BER Berlin Brandenburg Airport zum Thema „Entwicklung Fluggastterminal 2005 – 2012“ entnommen.
(<http://www.brandenburg.de/media/lbm1.a.4868.de/BER%20Terminalplanung.pdf>)

Mainpier E1 und Pier Süd E1

- 2009:** Vertrag mit Drees & Sommer wird nicht verlängert; Gesamtverzögerung im Bauablauf etwa 2 ½ Monate²⁹⁵;
► ***Kennzahlen 2009:** Terminal: 989 Millionen € (Baukosten 871 Millionen €, Baunebenkosten 118 Millionen €); Bruttogrundfläche: ca. 310.000 m² (Passagieraufkommen 20,97 Millionen); Zusätzliche Fluggastbrücke an der Stirnseite Mainpier Süd; Umsetzung Lounges AirBerlin, Lufthansa und zusätzlicher Wartebereiche Ebene E2; Umsetzung von drei Airlinelounges E3*
- 2010:** pgbbi-Gesellschafter und TGA-Planer IGK-IGR meldet Konkurs an; erhebliche Leistungsverzögerungen im Bereich der technischen Gewerke;²⁹⁶ pgbbi bezweifelt, dass die Flughafeneröffnung 11/2011 eingehalten werden kann;²⁹⁷ Joachim Korkhaus bekommt Prokura und berichtet über zeitliche Verzögerungen von 8,5 Monaten bei den TGA-Planungen, Beschleunigungsmaßnahmen würden sich derzeit auf etwa 70 Millionen € belaufen, Überlegungen, welche Auswirkungen die Verschiebung der Eröffnung um mehrere Monate oder ein Jahr hat;²⁹⁸ Bauverzug bei der Vergabeeinheit GU I, 5.0 etwa 12 Monate;²⁹⁹ EU-Verordnung 297/2010 über neue Anforderungen in der Sicherheitskontrolle; Richtfest Fluggastterminal; Geschäftsführer Dr. Schwarz führt einen monatlichen (ab Mitte 2011 zweiwöchentlichen) Statusbericht ein, damit beide Geschäftsführer informiert sind;³⁰⁰
► ***Kennzahlen 2010:** Terminal: 1.037 Millionen € (Baukosten 893 Millionen €, Baunebenkosten 144 Millionen € [Ohne separate Budgets Umbau Terminalhalle und Pavillons]); Bruttogrundfläche: ca. 360.000 m² (Passagieraufkommen 22,32 Millionen); Umbau Terminalhalle infolge neuer EU-Sicherheitsvorschriften inkl. Erweiterung Entrauchungsanlage 14; Neubau Pavillons infolge neuer EU-Sicherheitsvorschriften; Umsetzung VIP-Bereich im Pier Süd inkl. Verbindungsbrücke zum Terminalnahen Parken; Umsetzung „Raum der Stille“; Umsetzung von 3 Raucherlounges Ebenen E1 und E2*
- 2011:** Aufgelaufene TGA-Verzögerungen können bis 05/2011 aufgeholt werden (J. Korkhaus, 01/2011), termingerechte Fertigstellung der TGA ist das Schlüsselgewerk für eine planmäßige Eröffnung (Dr.-Ing. Körtgen, 01/2011);³⁰¹ Massive Erweiterung der Entrauchungsanlage wg. neuer Entrauchungssimulation aus Anpassung Umplanungs-bereiche und Pavillons;³⁰² Planung und Umsetzung der TGA ist weiterhin auf

²⁹⁵ Wortprotokoll der Vernehmung Knut Nell, 26. Sitzung, 09.05.2014, S. 38

²⁹⁶ Wortprotokoll der Vernehmung Knut Nell, a.a.O., S. 5

²⁹⁷ Wortprotokoll der Vernehmung Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 13/14

²⁹⁸ 14.04.2010: Geschäftsführersitzung (FBB 482, S. 206)

²⁹⁹ 19.04.2010: Schreiben von A. Graf-Hertling (CBP) an J. Korkhaus (FBS) (FBB 313, S. 102/103)

³⁰⁰ Wortprotokoll der Vernehmung Joachim Korkhaus, 19. Sitzung, 06.12.2013, S. 8

³⁰¹ 19.01.2011: Geschäftsführersitzung (FBB 483, S. 10ff)

³⁰² 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 127)

dem kritischen Pfad (Dr.-Ing. Körtgen, 04/2011),³⁰³ bei Begehung vorgefundenen Konstruktionen entsprechen weder dem baugenehmigten Brandschutzkonzept noch der vorgelegten und geprüften Ausführungsplanung;³⁰⁴ Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus (09/2011); Terminverzögerungen 4 Monate, sollen durch Überlappung mit dem Probetrieb-Betrieb kompensiert werden;³⁰⁵ rote Pfeile im Monatsbericht Dezember der Objektüberwachung betreffend die Sicherheitstechnik, Gebäudeautomation und die Entrauchungsanlage;³⁰⁶

► Aufsichtsratssitzung 12/2011: Die Inbetriebnahme 06/2012 ist weiterhin realistisch (Dr.-Ing. Körtgen), 2011 wurden dem Aufsichtsrat insgesamt 170 Millionen € an Prognoseerhöhungen angetragen, es wird ein strenges Monitoring der Kostenentwicklung erwartet (R. Christoffers, K. Wowereit),³⁰⁷

► *Kennzahlen 2011: Terminal: 1.161 Millionen € (Baukosten 1.003 Millionen €, Baunebenkosten 158 Millionen € [Ohne separate Budgets Umbau Terminalhalle und Pavillons]); Bruttogrundfläche: ca. 360.000 m² (Passagieraufkommen 24,03 Millionen); Umsetzung von 2 Cafeterien für Mitarbeiterversorgung im Mainpier Nord und Mainpier Süd Ebene E0; Ausbau von zwei Waggons im Pier Süd Ebene E0 als Frühgepäckspeicher*

- 2012:**
- **Januar.** Statusbericht Januar: Bauablauf ist „*absolut kritisch*“³⁰⁸ und Berichte der pgbbi an die WSP CBP sind in Teilbereichen mit roten Ampeln versehen³⁰⁹ (H.-J. Paap/pgbbi);
 - **Februar.** Probetrieb kann wesentliche Prozesse im Flughafen nicht oder nur teilweise testen;³¹⁰ Plan B = Mensch-Maschine-

³⁰³ 08.04.2011: Protokoll der FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 265, S. 343ff)

³⁰⁴ FBB 291, S. 1ff

³⁰⁵ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 123); vgl. zum parallelen Bauprozess und Probetrieb die Ausführungen des Zeugen Knut Nell: „*Zum Jahreswechsel 2011/2012 mussten wegen des Termindrucks Bauausführung, technische Abnahmen und Probetrieb in einem parallelen Ablauf stattfinden. Normal ist, dass der Probetrieb beginnt, wenn der Bau fertig ist. Jedoch bei diesem Parallelprozess besteht die Gefahr, dass sich die einzelnen Prozesse faktisch behindern. Das haben sie dann auch getan. So hat auch das Münchner Organisationsteam für den Probetrieb ab November 2011 ständig moniert, dass einzelne Bereiche für den Probetrieb nicht fertig sind.*“ (Wortprotokoll der Vernehmung Knut Nell, 26. Sitzung, 09.05.2014, S. 8)

³⁰⁶ Zeuge Hans-Joachim Paap: „*Im Monatsbericht im Dezember 2011 der Objektüberwachung pgbbi [...] sind neun rote Pfeile eingezeichnet. Sie betrafen u. a. die Sicherheitstechnik, Gebäudeautomation und die Entrauchungsanlage. Wir haben in diesem Berichtswesen, das aus der Baustelle kommt und über Statusberichte weiterverteilt wird an die Geschäftsführung und dann in den Aufsichtsrat, Pfeile eingeführt ... Der Bericht stellt fest, dass die vereinbarten Beschleunigungseffekte nicht erzielt wurden. Er schließt mit dem Resümee: Inbetriebnahme und Gesamtbaufortschritt kritisch, insbesondere für sicherheitstechnische Anlagen. Entscheidend ist der letzte Satz der Zusammenfassung zum Brandschutz: Zur Zeit nur Handbetrieb bei Eröffnung, baurechtlich noch nicht abgesichert.*“ (Wortprotokoll der Vernehmung Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 25)

³⁰⁷ Skzl 773, S. 34ff

³⁰⁸ „*Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft war über die dramatische Lage auf dem Bau seit Dezember 2011 vollständig informiert, wie die Statusberichte belegen. Nach dem Statusbericht Januar 2012 war der Bauablauf „absolut kritisch“, es sind keine Puffer mehr vorhanden.*“ (Wortprotokoll der Vernehmung Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 28)

³⁰⁹ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 116)

³¹⁰ 22.02.2012: Geschäftsführersitzung, TOP 5.3 ORAT: „*Der Zustand der baulichen Fertigstellung liegt deutlich*

Schnittstelle wird diskutiert,³¹¹ „Mit den uns momentan vorliegenden Terminplänen ist eine Fertigstellung des BER zum 3. Juni 2012 aus unserer Sicht nicht möglich“ (TÜV Rheinland, übergeordneter Sachverständiger);³¹² 1. Sitzung der Task-Force Brandschutz: FBB erarbeitet bis Mitte März 2012 einen Entwurf für ein IBN-Konzept mit modifiziertem Brandschutzkonzept;³¹³

► **März.** Terminverzögerungen: ca. 8. Wochen;³¹⁴ grundsätzliche Entscheidung über die Eröffnung 06/2012 soll frühestens in der 18. KW erfolgen (Projektsteuerer C. Manninger);³¹⁵ das Bauordnungsamt: „Mensch-Maschine-Schnittstelle klappt nicht“;³¹⁶ Unternehmensberatung McKinsey (betreut den Probetrieb) warnt vor Risiken für die geplante Eröffnung;³¹⁷ 2. Sitzung der Task-Force Brandschutz: FBB kündigt 1. Heißgasrauchversuch für den 23.03.2012 an, weitere Tests werden in der 2. Aprilhälfte stattfinden;³¹⁸

► **April.** 3. Sitzung der Task-Force Brandschutz: Bauordnungsamt:

hinter dem für den ORAT-Probetrieb zugesagten und für eine entsprechende Inbetriebnahmevorbereitung notwendigen Stand zurück, in Summe rund drei Monate. In der Folge können wesentliche Prozesse nicht oder nur teilweise erprobt werden. ... Hierdurch entsteht ein stark erhöhtes Risiko, dass es im Zuge der Inbetriebnahme des neuen Flughafens wie auch im dann anlaufenden Regelbetrieb zu erheblichen Komplikationen, Betriebseinschränkungen und Verspätungen kommen kann. --- Die GF stellt klar, dass trotz erheblicher Eröffnungsrisiken am 03. Juni 2012 als Eröffnungsdatum festgehalten wird. Weder die Möglichkeit einer Terminverschiebung noch die Option einer partiellen Eröffnung („soft opening“) sollen weiter untersucht oder diskutiert werden.“ (FBB 483, S. 212)

³¹¹ Zeuge Knut Nell: „[...] dazu geführt, dass ich den Herrn Korkhaus, Herrn Nozon, Herrn Langenickel, Herrn Dr. Fretter zu einem Termin am Samstag, den 25. Februar, gebeten hatte. Ich habe gesagt, wir müssen über die Funktion der Entrauchungsanlage und der Brandmeldeanlage sprechen. Wir bringen unsere Spezialisten mit. Wir sehen hier ein höchst Risiko behaftetes Thema. Erstens: Wir wissen nicht, wo die Firma Bosch steht. Wir brauchen hier Aufklärung. Flughafengesellschaft- bitte mitwirken! Das hat höchste Priorität. Wo steht die Programmierung damit wir diesen Prozess qualifiziert weiter beurteilen können? Wir haben in diesem Gespräch mit der Flughafengesellschaft auch gesagt: Wenn es im Worst Case sein sollte, dass die Programmierungsleistung nicht so weit wäre, wie wir sie benötigen, dann ist das ein K.-o.-Kriterium. Was können wir tun? - war die Frage. Wir hatten uns einen Plan B im Vorfeld fachlich durch dekliniert. Dieses fachliche Thema, das von unserer Seite, aber auch mit der Projektsteuerung schon so diskutiert wurde, war das Thema Plan B. Ich nenne das Mensch-Maschine-Schnittstelle. Das Thema Mensch-Maschine-Schnittstelle war quasi, dass diese Überbrückung der Detektion Brandmelder zur Entrauchung, was Software ist, man gesagt hat: Wir sehen einen Plan B, dass dieses automatische Knopfdrücken eine Person übernimmt, die in der Zentrale sitzt, sieht, es blinkt im Brandmeldetableau ein Licht, und er über eine Übersetzung dann auf einen Knopf drückt, dass dann die Entrauchungsanlage ausgelöst wird.“ (Wortprotokoll der Vernehmung Knut Nell, 26. Sitzung, 09.05.2014, S. 32)

³¹² Zeuge Hans-Joachim Paap: „Am 27. Februar schrieb der TÜV Rheinland als sogenannter übergeordneter Sachverständiger im Auftrag der Flughafengesellschaft nach Besichtigung der Baustelle einen Bericht' Er schloss mit dem Satz: Mit den uns momentan vorliegenden Terminplänen ist eine Fertigstellung des BER zum 3. Juni 2012 aus unserer Sicht nicht möglich, da es keine Prüfberichte geben wird, welche die Wirksamkeit und Betriebssicherheit der Anlagen im Gesamtkonzept bescheinigen.“ (Wortprotokoll der Vernehmung Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 27)

³¹³ FBB 462, S. 63

³¹⁴ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratsitzung, (FBB 254, S. 123)

³¹⁵ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratsitzung, (FBB 254, S. 122)

³¹⁸ FBB 462, S. 65

³¹⁷ „BER Debakel. McKinsey warnte vor unvorhersehbaren Risiken“, Berliner Zeitung, 07.11.2012

³¹⁶ Zeuge Stephan Loge: „Wir haben am 13.3. deutlich Stellung genommen zu dem vorgeschlagenen Prinzip Mensch-Maschine-Schnittstelle. Die haben wir als äußerst kritisch bewertet.“ (Wortprotokoll der Vernehmung Stephan Loge, 43. Sitzung, 17.04.2015, S. 13); „... ich wiederhole: Allerletzten am 13.03. haben wir ihnen geschrieben: Mensch-Maschine-Schnittstelle klappt nicht.“ (Loge, ebenda, S. 19)

Nachtrag zum Brandschutzkonzept wird nicht akzeptiert; bis Mitte März 2012 soll ein Entwurf für ein IBN-Konzept mit modifiziertem Brandschutzkonzept erarbeitet werden;³¹⁹ Interner Statusbericht vermerkt, Terminschiene bis IBN 06.2012 „*kritisch, aber machbar*“ (Dr.-Ing. Körtgen);³²⁰ 4. Sitzung der Task-Force Brandschutz: Risiken begleiten das Projekt von Anfang an und trotz einiger Rückschläge habe man stets wichtige Terminstellungen erreicht (Dr.-Ing. Körtgen); Offenbar sei man Spielball der Firmen (S. Loge); die Firmen haben Verständnis für die Zeitschiene (J. Korkhaus);³²¹ Bauordnungsamt: eingereicherter Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung nach § 76.3 Brandenburger Bauordnung kann nicht gefolgt werden, Lösungsansätze werden als kaum realisierbar bewertet³²²

► **Mai.** Geschäftsführersitzung: zur Eröffnung 06/2012 können lediglich rund 50 % des Umzugsgutes ins Terminal transportiert werden, unklar welche Flächen abschließend fertiggestellt und welche Aufzüge funktionstüchtig sind;³²³ 5. Sitzung der Task-Force Brandschutz: Bauordnungsamt kann nach Begehungen am 30.04. und 02.05. eine Nutzungsfreigabe nicht in Aussicht stellen, J. Korkhaus: BER wird Stand heute (03.06.) eröffnen;³²⁴ Dr.-Ing. Körtgen besteht auf Eröffnung am 03.06., das Bauordnungsamt möge behördliche Entscheidungen mit Ermessen treffen; ³²⁵ 04.05.: Eröffnungstermin ist nicht zu halten (J. Korkhaus informiert die Geschäftsführung);³²⁶

³¹⁹ FBB 462, S. 70

³²⁰ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratsitzung, (FBB 254, S. 123)

³²¹ FBB 462, S. 74

³²² 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratsitzung, (FBB 254, S. 127)

³²³ 02.05.2012: B5 in der Geschäftsführersitzung: „... Aufgrund der aus Gründen des Brandschutzes voraussichtlich erst ab 25.05.12 in vollem Umfang möglichen Beginn der Neuanelieferung bzw. Umzugsgutlieferung ins Terminal wird ca. 50% des Umzugsgutes nicht vor dem 03.Juni ins Terminal gebracht werden können. [...] Weiterhin ist noch offen, welche Flächen abschließend fertiggestellt werden und welche Aufzüge wann funktionsfähig zur Verfügung stehen. Mit den Bereichen B und S sind Kompensationsmaßnahmen zu erarbeiten.“ (FBB 483, 247)

³²⁴ FBB 462, S. 76

³²⁵ „Herr Dr. Körtgen bittet [...] bei der behördlichen Entscheidung das Ermessen auszuüben, ohne Abstriche an dem Ziel der Inbetriebnahme eines sicheren Gebäudes aus den Augen zu verlieren.“ (Wortprotokoll der Vernehmung Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 35)

³²⁶ Andreas Otto (GRÜNE): „Also, Sie waren der, der am 4. Mai zur Geschäftsführung gegangen ist, das heißt zu Herrn Körtgen?“

Zeuge Joachim Korkhaus: „Und Herrn Schwarz – beide.“,

Andreas Otto (GRÜNE): „Zu Herrn Körtgen und Herrn Schwarz am 4. Mai und haben gesagt: Jetzt ist hier finis.“

Zeuge Joachim Korkhaus: „Genau.“ (Wortprotokoll der Vernehmung Joachim Korkhaus, 19. Sitzung, 06.12.2013, S. 36)

„Ich habe dann am Freitag, dem 4. von Herrn Körtgen und Herrn Korkhaus eröffnet bekommen, dass die Brandschutzanlage nicht mehr so in Betrieb zu bringen ist, dass wir den 3. Juni halten können. Ich habe daraufhin für den Samstag und den Sonntag veranlasst, dass wir noch mal mit allen Projektbeteiligten, mit den Planern, mit den Steuerern zusammengekommen sind, um zu überlegen: Gibt es noch eine Rückfallposition, mit der wir gleichwohl den 3. Juni halten können? [...] Wir haben dann per Sonntagabend ein Konzept gehabt, das möglicherweise den Termin noch hätte rechtfertigen können. Ich habe [...] dann am Sonntagabend Herrn Wowereit davon informiert, wie die Situation aussieht. Ich habe gesagt: Wir gehen am 7., das ist der Montag, zum Bauordnungsamt und stellen diese Variante noch mal vor. Meine persönliche Einschätzung war aber damals

**08.05.: öffentliche Absage des Eröffnungstermin BER;
16.05: außerordentliche Aufsichtsratssitzung der Flughafen-
gesellschaft: Diskussion der Hintergründe der Absage:**

► **H. J. Paap:** Die Brandschutzanlage hätte zur Inbetriebnahme 06.2012 möglicherweise fertiggestellt – aber nicht getestet - werden können³²⁷

► **C. Manninger:** Unvollständige Unterlagen; erneute Änderungen der Brandfallsteuermatrix, Terminplan kann wg. engen Zeitschienen und aufgezehrten Puffer nicht eingehalten werden³²⁸

► **H. J. Paap:** Abschluss von Ergänzungsvereinbarungen fehlt; fehlende Vorleistungen; Bauschäden; Umplanungen; laufend Änderungswünsche; nach der Insolvenz von IGK-IGR 2010 sei Siemens mit der Planung der Mess- und Regeltechnik beauftragt worden, die Planung hätte nicht allein bei der pgbbi gelegen; sogar aktuell lägen beim Bauordnungsamt Tekturanträge (auf Anforderung des Bauherren) vor³²⁹

► **Dr.-Ing. Körtgen:** Die letzten relevanten Planungsänderungen datieren von 05.2011, **K. Wowereit:** auch später erfolgten noch Planungsänderungen, z. B. Marktplatz³³⁰

► **Dr.-Ing. Körtgen und Dr. Schwarz:** Inbetriebnahmetermin 06.2012 noch am 02.05.2012 von der pgbbi bestätigt³³¹

► **H. J. Paap:** Seit Januar 2012 rote Ampeln in pgbbi-Berichten an die WSP CBP; **Dr.-Ing. Körtgen:** weiß nichts von roten Ampeln der pgbbi; **C. Manninger:** keine roten Ampeln in den gemeinsam erstellten Statusberichten an die Geschäftsführung³³²

► **Dr.-Ing. Körtgen:** In internen Statusberichten sei die Bewertung einzelner Punkte auf Rot gesetzt worden, die Gesamtschau aller Themen habe jedoch eine Bewertung mit gelber Ampel ergeben; **C. Manninger:** angesichts des hohen Fertigstellungsdrucks sollten keine negativen Botschaften auf die Baustelle dringen, deshalb wurde der GF vorgeschlagen, erst in der 18. KW eine grundsätzliche Entscheidung über die Inbetriebnahme 06.2012 zu treffen³³³

► **C. Manninger:** Stand März wären rote Ampeln notwendig gewesen; rote Ampeln stehen für einen terminlich kritischen Zustand mit Auswirkungen auf die IBN, gelbe Ampeln für einen kritischen

schon gewesen: Das ist sehr kritisch, ob das überhaupt noch funktioniert oder nicht. [...] Wir waren dann am Montag beim Bauordnungsamt gewesen und haben nach den Ergebnissen, nach den Aussagen, die wir vom Bauordnungsamt bekommen haben, uns im Laufe des Tages noch einmal zusammengesetzt, und als dann am Abend selbst der Leiter der pgbbi, der praktisch die erste Unterschrift zu leisten hat, damit die Anträge überhaupt einzureichen sind, uns dann eröffnet hat, er wäre nicht bereit, diese Unterschrift zu leisten, war klar gewesen, dass es nicht mehr funktioniert, also dass die Brandschutzanlage zur Eröffnung am 3. Juni nicht rechtzeitig fertig wird. Darauf sind dann am Abend entsprechend die Spitzen der Gesellschafter informiert worden.“ (Dr. Rainer Schwarz, Wortprotokoll des Ausschusses BauVerkehr Abgeordnetenhaus von Berlin, 18.05.2012, S. 8)

³²⁷ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 115)

³²⁸ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 113)

³²⁹ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 114/5)

³³⁰ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 116)

³³¹ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 114)

³³² 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 116)

³³³ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 122)

Stand ohne Auswirkungen auf die IBN; im Controllingbericht I/2012 an 20 Stellen kritische Pfade; in FBB-internen Statusberichten sei vermerkt, dass einige Pfade insbes. Hinsichtlich der Sicherheitstechnik hochgradig kritisch eingeschätzt wurden; bei der Anfertigung von Berichten erfolge eine Abwägung zwischen Chancen und Risiken; **Dr.-Ing. Körtgen:** niemand habe geschlussfolgert, dass der Inbetriebnahmetermin 06.2012 nicht zu halten sei; **Dr. Schwarz:** über kritische Prozesse wurde gegenüber der Geschäftsführung berichtet, aber jederzeit der Inbetriebnahmetermin 06.2012 bestätigt³³⁴

► **H. J. Paap:** Benötigt werden für einen neuen Inbetriebnahmetermin 4 – 6 Wochen, um mit den Beteiligten ein gemeinsames Verständnis zum Stand der Planungsunterlagen zu erhalten; für Testszenarien und Wirkttest seien 6 Monate zzgl. ORAT notwendig; die in den letzten Wochen gesuchte genehmigungsfähige Interimslösung hatte lediglich zum Ziel, den Inbetriebnahmetermin 06.2012 zu halten³³⁵

FBB trennt sich von Dr. Körtgen und Generalplaner pgbbi; neuer Eröffnungstermin 2013; Horst Amann ist neuer technischer Geschäftsführer und entbindet J. Korkhaus und O. Nozon von ihren Aufgaben im Projekt BER; das Projekt BER befindet sich absehbar nicht mehr im Kostenrahmen;³³⁶ umfangreiche Mängelliste des BER-Baus wird erstellt; dritter Flughafen-Untersuchungsausschuss; neue Finanzspritze der Gesellschafter: 1,2 Milliarden Euro.

► ***Kennzahlen 2012: Terminal: 1.263 Millionen € (Baukosten 1.102 Millionen €, Baunebenkosten 161 Millionen € [Ohne separate Budgets Umbau Terminalhalle und Pavillons]); Bruttogrundfläche: ca. 360.000 m² (Passagieraufkommen 25,14 Millionen)***

- 2013:** K. Wowereit tritt als Aufsichtsratsvorsitzender zurück und wird stellvertr. Aufsichtsratsvorsitzender, neuer Aufsichtsratsvorsitzender wird der ehemalige stellvertr. Aufsichtsratsvorsitzende M. Platzek; Dr. Schwarz wird als Geschäftsführer abberufen (01/2013); Rechenschaftsbericht der FBB über die Verschiebung der Inbetriebnahme vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013;³³⁷ Geschäftsführer Amann befürchtet, dass frühere pgbbi-Planer, die nunmehr für die Flughafengesellschaft tätig sind, möglicherweise eigene Fehler in der Planung und Objektüberwachung kaschieren;³³⁸ unterschiedliche

³³⁴ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 121)

³³⁵ 16.05.2012: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 254, S. 117)

³³⁶ 14.06.2012: Skzl 901, S. 39f

³³⁷ 31.01.2013: FBB 552

³³⁸ 13.02.2013: Protokoll der a.o. FBB-Aufsichtsratssitzung, Amann: Problematisch ist die schleppende bis nicht vorhandene Preisgabe von Wissen derjenigen Planer, die früher für die pgbbi tätig waren und aktuell vertraglich durch die FBB gebunden seien. Nimmt an, dass eigene Fehler in der Planung und Objektüberwachung möglicherweise kaschiert werden sollen. Zudem seien diese Planer nunmehr durch Dienst- und nicht mehr durch Werkverträge verpflichtet und würden sich weigern, der Übernahme von Verpflichtungen aus Werkverträgen zuzustimmen; ein förmliches gerichtliches Beweissicherungsverfahren sei noch nicht eingeleitet (FBB 526, o.P.)

Beurteilung einer umfassenden Mängelerfassung (K. Wowereit und H. Amann), Dr. e. h. Mehdorn wird als Geschäftsführer (03/2013);³³⁹ Start seines SPRINT-Programms zur zügigen Fertigstellung des BER;³⁴⁰ Kündigung von Dr. Schwarz (06/2013);³⁴¹ anonymer Hinweis an Geschäftsführerin Finanzen, Frau Fölster, über Schmiergeldzahlungen der Fa. Imtech an den Prokuristen Francis G.;³⁴² im Machtkampf zwischen den Geschäftsführern Dr. e. h. Mehdorn und H. Amann³⁴³ unterliegt letzterer;³⁴⁴ Aufsichtsratssitzung (12/2013): K. Wowereit wird wieder Aufsichtsratsvorsitzender, das Ergebnis des Gutachtens der Kanzlei Hengeler Mueller wird vorgestellt: keine Pflichtverletzungen der Aufsichtsratsmitglieder seien festgestellt worden, Dr.-Ing. Großmann stellt seine Pläne zur Brandschutzanlage vor;³⁴⁵ die monatlichen Kosten der Verschiebung der Eröffnung werden auf ca. 40 Millionen € beziffert³⁴⁶

- 2014:** Aufgabe des Plans, zumindest Pier Nord vorzeitig zu eröffnen. Korruptionsfälle am BER. Ex-Geschäftsführer Dr. Schwarz bekommt vom Landgericht gegenüber der FBB seinen Anspruch auf entgangene Gehaltszahlungen und Altersvorsorge in Höhe von insgesamt 1,2 Millionen Euro bestätigt.³⁴⁷ Weitere Umplanungen und Verzögerungen. Neue Finanzspritzen der Gesellschafter
- 2015:** Baustopp wegen Statikproblemen. Überhöhte Rechnungen von Firmen werden vermutet. Eröffnung jetzt 2017
- 2016:** Neue Finanzspritze der Gesellschafter: 1,1 Milliarden Euro. Landesrechnungshofbericht Brandenburg zum BER wird veröffentlicht Staatsanwaltschaft prüft Ermittlungen gegen beteiligte Firmen, die FBB und deren ehemalige Aufsichtsräte

³³⁹ 08.03.2013: Protokoll der FBB-Aufsichtsratssitzung, Wowereit: Notwendigkeit einer so umfassenden Bestandsaufnahme sowie der dafür benötigten Mitarbeiterzahl ist nicht nachvollziehbar. Amann: Gründliche Bestandsaufnahme Grundlage einer zügigen Fertigstellung; zu viele Abweichungen zwischen gebauten Zustand und Planungsunterlagen (FBB 526, o.P.)

³⁴⁰ FBB 493, S. 14

³⁴¹ „Aufsichtsratssitzung in Berlin. Früherer BER-Chef Rainer Schwarz wird auf Schadensersatz verklagt. Nun steht es fest: Der frühere Flughafen-Chef Rainer Schwarz muss die Konsequenzen aus dem BER-Debakel tragen. Er wird fristlos gekündigt und auf Schadensersatz verklagt.“, Der Tagesspiegel, 12.06.2013

³⁴² „Flughafen Berlin. Schmiergeld-Verdacht am BER erhärtet sich.“, Die Wirtschaftswoche, 29.05.2015

³⁴³ „Flughafen BER. Wieder Ärger auf der Baustelle. BER-Chef Hartmut Mehdorn ist offenbar unzufrieden mit der Arbeit des Technik-Geschäftsführers Amann und strebt dessen Abberufung an. Rufe nach einem „Machtwort“ des Aufsichtsratsvorsitzenden Matthias Platzeck werden laut.“, Frankfurter Allgemeine, 03.06.2013

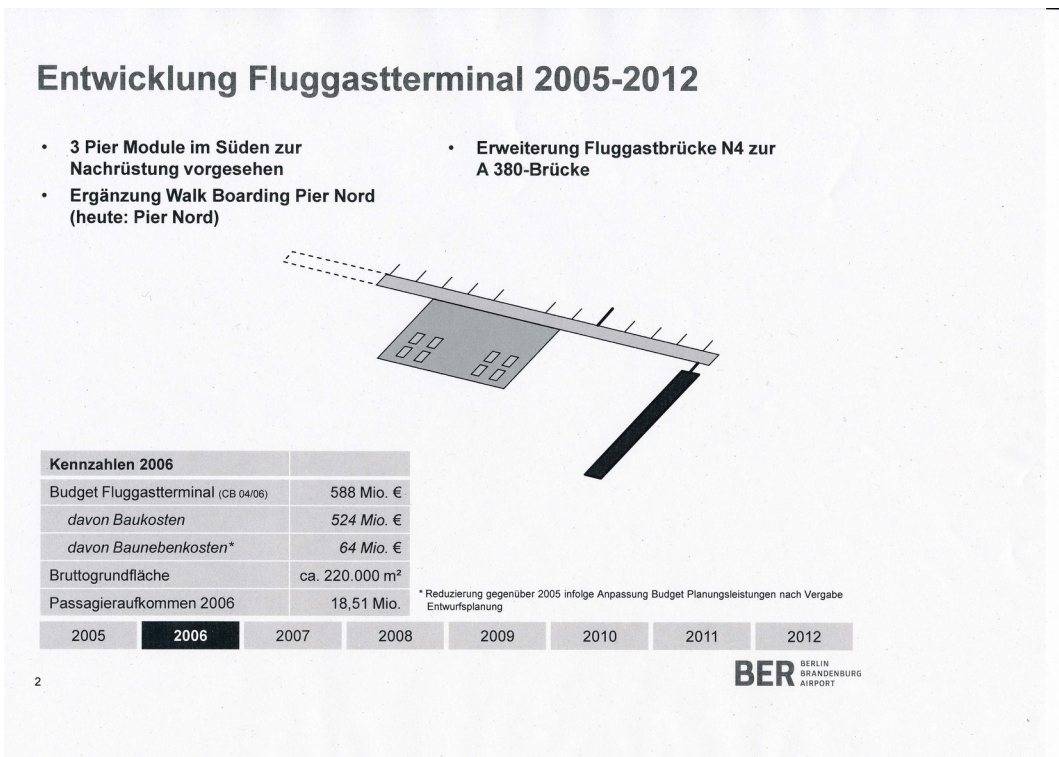
³⁴⁴ „Horst Amann wird abgesetzt. Hartmut Mehdorn gewinnt im BER-Machtkampf. Ein monatelanger Streit ist am Mittwochabend beendet worden: Technik-Chef Horst Amann verliert seinen Posten. Wer den Aufsichtsrat in Zukunft führen wird, ist aber noch offen.“, Der Tagesspiegel, 24.10.2013

³⁴⁵ 13.12.2013: Protokoll der FBB-Aufsichtsratssitzung, (FBB 526, o.P.)

³⁴⁶ „Hauptstadtflughafen. BER-Verschiebung kostet monatlich bis zu 40 Millionen. Die verschobene Eröffnung des Hauptstadtflughafens könnte die Gesamtkosten auf mehr als fünf Milliarden treiben. Im Sommer soll ein neuer Termin genannt werden.“, ZeitOnline, 06.05.2013

³⁴⁷ „Trennung von Rainer Schwarz. Urteil stärkt Position vom aktuellen BER-Chef Mehdorn. Noch mehr als eine Million Euro kostet die Trennung von Rainer Schwarz die Flughafengesellschaft. Das Urteil zeigt aber vor allem, dass Klaus Wowereit früh wissen musste, was alles falsch läuft.“, Der Tagesspiegel, 01.12.2014

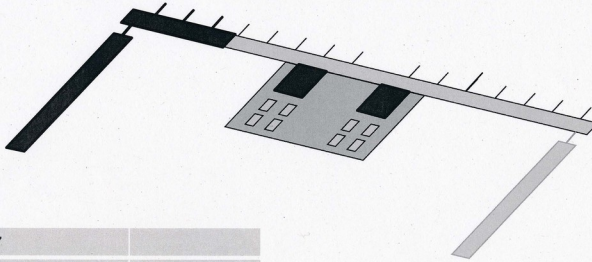
B. Die Entwicklung Fluggastterminal 2005 – 2012³⁴⁸



³⁴⁸ PowerPoint-Präsentation der BER Berlin Brandenburg Airport zum Thema „Entwicklung Fluggastterminal 2005 – 2012“, (<http://www.brandenburg.de/media/lbm1.a.4868.de/BER%20Terminalplanung.pdf>)

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

- Ausführung 3 Pier Module im Süden und Ergänzung Walk Boarding Pier Süd (heute: Pier Süd)
- Retailerweiterung



Kennzahlen 2007	
Budget Fluggastterminal (CB 04/07)	749 Mio. €
davon Baukosten* / **	654 Mio. €
davon Baunebenkosten	95 Mio. €
Bruttogrundfläche	ca. 300.000 m ²
Passagieraufkommen 2007	20,04 Mio.

* davon Anteil Budget GU I 627 Mio. € zzgl. 27 Mio. € für Möblierung, Beleuchtung, Fluggastbrücken, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht dem GU I zugeordnet waren
** inkl. Leistungen i.H.v. 20 Mio. €, die in den nachfolgenden CB dem TP Schiene zugeordnet wurden

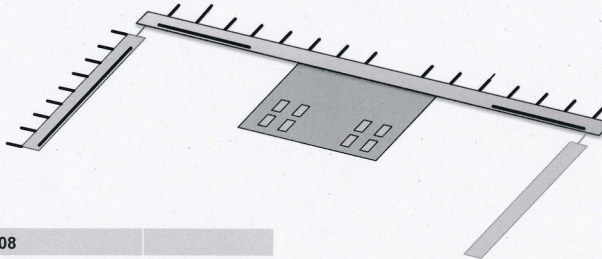
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
------	------	------	------	------	------	------	------

3

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

- Ergänzung mobile Fluggastbrücken Pier Süd
- Non-Schengen Fähigkeit Mainpier durch „Ebenenshift“
- Doppelstöckige Fluggastbrücken Mainpier sowie Verschiebung A 380-Brücke nach S7
- Ergänzung Laufbänder Mainpier E1 und Pier Süd E1



Kennzahlen 2008	
Budget Fluggastterminal (CB 04/08)	847 Mio. €
davon Baukosten	739 Mio. €
davon Baunebenkosten	108 Mio. €
Bruttogrundfläche	ca. 310.000 m ²
Passagieraufkommen 2008	21,4 Mio.

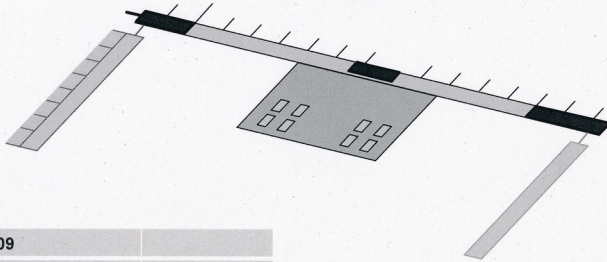
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
------	------	------	------	------	------	------	------

4

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

- zusätzliche Fluggastbrücke an der Stirnseite Mainpier Süd
- Umsetzung Lounges AirBerlin, Lufthansa und zusätzlicher Wartebereiche Ebene E2
- Umsetzung von drei Airlinelounges E3



Kennzahlen 2009	
Budget Fluggastterminal (CB 04/09)	989 Mio. €
davon Baukosten	871 Mio. €
davon Baunebenkosten	118 Mio. €
Bruttogrundfläche	ca. 310.000 m ²
Passagieraufkommen 2009	20,97 Mio.

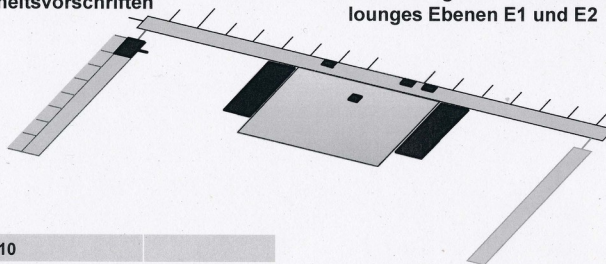
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
------	------	------	------	-------------	------	------	------

5

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

- Umbau Terminalhalle infolge neuer EU-Sicherheitsvorschriften inklusive Erweiterung Entrauchungsanlage 14
- Neubau Pavillons infolge neuer EU-Sicherheitsvorschriften
- Umsetzung VIP-Bereich im Pier Süd inkl. Verbindungsbrücke zum Terminalnahen Parken
- Umsetzung „Raum der Stille“
- Umsetzung von drei Raucherlounges Ebenen E1 und E2



Kennzahlen 2010	
Budget Fluggastterminal* (CB 04/10)	1.037 Mio. €
davon Baukosten	893 Mio. €
davon Baunebenkosten	144 Mio. €
Bruttogrundfläche	ca. 360.000 m ²
Passagieraufkommen 2010	22,32 Mio.

* ohne separate Budgets Umbau Terminalhalle und Pavillons

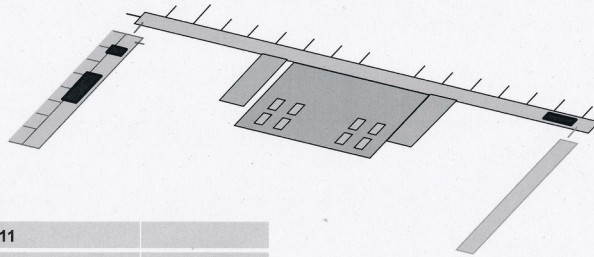
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
------	------	------	------	------	-------------	------	------

6

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

- Umsetzung von zwei Cafeterien für Mitarbeiterversorgung im Mainpier Nord und Pier Süd Ebene E0
- Ausbau von zwei Waggons im Pier Süd Ebene E0 als Frühgepäckspeicher



Kennzahlen 2011	
Budget Fluggastterminal* (CB 04/11)	1.161 Mio. €
davon Baukosten	1.003 Mio. €
davon Baunebenkosten	158 Mio. €
Bruttogrundfläche	ca. 360.000 m ²
Passagieraufkommen 2011	24,03 Mio.

* ohne separate Budgets Umbau Terminalhalle und Pavillons

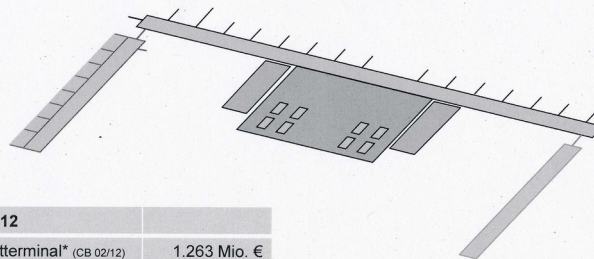
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
------	------	------	------	------	------	------	------

7

BER BERLIN
BRANDENBURG
AIRPORT

Entwicklung Fluggastterminal 2005-2012

keine Veränderungen



Kennzahlen 2012	
Budget Fluggastterminal* (CB 02/12)	1.263 Mio. €
davon Baukosten	1.102 Mio. €
davon Baunebenkosten	161 Mio. €
Bruttogrundfläche	ca. 360.000 m ²
Passagieraufkommen 2012	25,14 Mio. Hochrechnung

* ohne separate Budgets Umbau Terminalhalle und Pavillons

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
------	------	------	------	------	------	------	------

8

BER BERLIN
BRANDENBURG
AIRPORT

C. Last but not least: Die handelnden Personen am BER

Viele haben am BER ihre Spuren, aber bislang (bis zum Redaktionsschluss des Sondervotums Ende Mai 2016) keinen eröffneten Flughafen hinterlassen, ein Überblick:

► Amann, Horst

Bauingenieur. Von August 2012 bis November 2013 Geschäftsführer Technik des BER. Wollte das Baustellenchaos mit dem Erstellen einer Mängelliste beseitigen. Scheiterte wegen der zeitlichen Dauer seiner Bestandsaufnahme (es waren einfach zu viele Mängel) und im Machtkampf mit dem im vor die Nase gesetzten Geschäftsführer Dr. e. h. Hartmut Mehdorn: *„Ich war von August 2012 bis Oktober 2013 Geschäftsführer Technik der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg. Faktisch war ich ab ca. Juni, Juli nicht mehr in der Lage, meinen Geschäftsbereich zu gestalten und operativ zu handeln, weil Herr Mehdorn mich aus diesem Bereich, aus dem operativen, herausnahm.“*³⁴⁹ Anschließend wurde er zum Geschäftsführer der FEW, einer Tochtergesellschaft der FBB, ernannt. Die Besonderheit dieses neuen Engagements: Es gab nur ihn als Geschäftsführer und keine Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter.³⁵⁰ Allerdings endete auch diese Tätigkeit nach wenigen Monaten: *„Ich habe auf Anraten des Aufsichtsrates und auch auf Druck von Dr. Mehdorn zum 31.05.2014 mein Amt als Geschäftsführer der FEW niedergelegt, und das Anstellungsverhältnis wurde beendet zum 30.06.2014.“*³⁵¹

► Bayr, Michael

Ministerialrat, Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg. Konnte bestätigen, dass die Flugsicherung die Flughafengesellschaft 1998 informiert hatte, dass bei gleichzeitigen Abflügen von den geplanten beiden Startbahnen ein Abstand von 15° erforderlich sei. Sein Ministerium habe die Flughafengesellschaft aufgefordert den Hinweis Ernst zu nehmen, dort wollte man jedoch nicht noch mal umplanen: *„Also wir haben einen Brief bekommen damals von der Projektplanungsgesellschaft, wo sie sagt, sie kann jetzt zu dem Zeitpunkt, wo die Planungen so weit fortgeschritten sind, jetzt nicht noch mal umplanen und die Gutachten usw. auf eine andere Basis stellen, nämlich zur Berücksichtigung eines gewissen Toleranzbereichs für die Divergenz von Abflugwegen von 15 Grad, Wir haben seinerzeit den Flughafen beraten, die Dinge, die die DFS vorbringt, ernst zu nehmen. Es obliegt nun allerdings nicht uns selber zu planen. Der Planungsträger muss halt mit den Konsequenzen leben, die letztendlich aus seinen Planungen resultieren. Also er ist insofern auch ein Risiko eingegangen, ob das überhaupt genehmigungsfähig ist, was er dort einreicht.“*³⁵²

³⁴⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, 41. Sitzung, 06.03.2015, S. 4

³⁵⁰ „Ex-Flughafenchef führt Firma ohne Personal. Horst Amann ist nach seiner Absetzung als Technikchef nur noch für das Strom-, Wasser-, Wärme- und Kältenetz der Berliner Flughäfen verantwortlich. Und: Er ist künftig sein einziger Mitarbeiter“, Die Welt, 25.10.2013

³⁵¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Horst Amann, 41. Sitzung, 06.03.2015, S. 5

► **Bretschneider, Rainer**

(SPD), Leiter der Brandenburger Planfeststellungsbehörde 1999 – 2008, Staatssekretär, 2013 Nachfolger von Matthias Platzeck als stellvertretender FBB-Aufsichtsratsvorsitzender. Räumte vor dem Untersuchungsausschuss ein, dass die absehbar vom Fluglärm des BER betroffenen Bürger nicht umfassend informiert wurden: „[...] *im Grunde ist die Aufgabe der Planfeststellungsbehörde die, dafür zu sorgen, dass die Bürger, deren potenzielle Rechte potenziell beeinträchtigt sind, informiert werden. [...] Also ist die Frage: Wo fängt das Recht des Bürgers an? - Da kann man sich jetzt lange streiten [...] Aber da, wo aus unserer Sicht ersichtlich Rechte nicht beeinträchtigt sind, haben wir aus unserer Sicht auch keinen Handlungsbedarf gesehen. Die Frage des politischen Konsenses zu dem Thema, der sicher über das hinausgeht, wo die rechtlichen Interessen berührt sind, war für uns kein Thema. Das ist vielleicht ein Fehler, den man politisch so nennen kann, aber ich sage dann im Rahmen der Trennung: Es wäre uns auch verwehrt gewesen, darüber eine Kommunikation zu machen, sondernd dann haben wir eben Gesellschafter und Flughafengesellschaft und möglicherweise auch diejenigen, die in den anderen Ministerien, zum Beispiel in den Kanzleien oder auch in den Wirtschaftsministerien, sich sozusagen flughafenstrategisch äußern. Im Nachhinein ist man immer schlauer. Aber es ist so, wie wir das gedacht haben.*“³⁵³

► **Bomba, Rainer**

(CDU), Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, 2010 FBB-Aufsichtsrat. Liebäugelte erfolglos Ende 2014 Medienberichten zufolge mit der Nachfolge von Dr. e. h. Mehdorn als FBB-Geschäftsführer.³⁵⁴ Fühlte sich im Rückblick nachhinein nicht umfassend informiert: „*Also, ich sage es sehr deutlich: Ich fühlte mich von der damaligen Geschäftsleitung definitiv nicht richtig informiert. Wir haben das auch noch mal überprüfen lassen, und diese Überprüfung ist ja einvernehmlich einstimmig im Aufsichtsrat beauftragt worden, und diese Überprüfung hat auch sehr deutlich ergeben, dass hier Informationen nicht richtig weitergegeben wurden.*“³⁵⁵

► **Diepgen, Eberhard**

(CDU), ehemals Regierender Bürgermeister und **Wissmann, Matthias** (CDU), ehemals Bundesverkehrsminister, setzten gegen den Widerstand von **Stolpe, Manfred** (SPD), ehemals Ministerpräsident Brandenburg, den nach vergleichender Untersuchung am wenigsten geeigneten Standort Schönfeld für den neuen Großflughafen durch: „[...] *Die Informationen waren, dass Brandenburger verantwortliche Minister sehr frühzeitig zu-*

³⁵² Wortprotokoll der Vernehmung von Michael Bayr, 8. Sitzung, 01.03.2013, S. 5

³⁵³ Wortprotokoll der Vernehmung von Rainer Bretschneider, 10. Sitzung, 19.04.2013, S. 6

³⁵⁴ „Flughafen BER. Ein Rolls Royce für Schönfeld“, Berliner Zeitung, 20.02.2015

³⁵⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Rainer Bomba, 17. Sitzung, 01.11.2013, S. 9; vgl. auch: "Vielleicht hätten wir mal den einen oder anderen Bauarbeiter in die Aufsichtsratssitzung holen sollen", Potsdamer Neuesten Nachrichten, 02.11.2013

sammengekommen sind und die Entscheidung getroffen haben, der Flughafen soll möglichst weit vom Standort Berlin, der großen Stadt Berlin, entfernt sein. [...] Brandenburg drängte sehr auf Sperenberg, und wenn ich mich recht entsinne, war die Gemengelage in Berlin auch durchaus nicht eindeutig. Es gab bei der SPD, dem Koalitionspartner in Berlin, einen gewissen Hang zu Sperenberg. [...] Ich habe hier in meinen spärlichen Unterlagen, die ich dazu noch habe, einen fünften Entwurf einer Positionsvereinbarung gefunden, [...] Darin heißt es, einfach vor dem Hintergrund der Interessenlage hier, und wir wollten da ja auch nicht einfach was durchsetzen, sondern auch zu einer vernünftigen Abwägungsentscheidung kommen - - Da gab es das Votum von dem Kollegen Manfred Stolpe und mir:

[...] Berlin und Brandenburg stimmen überein, dass ein neuer Flughafen Sperenberg unter weitgehender Beteiligung privater Investoren finanziert und betrieben wird. [...]

Und jetzt kommt der entscheidende Punkt:

Brandenburg verpflichtet sich, die Vorfinanzierung für den Bau moderner und schneller Verkehrsanbindungen des neuen Flughafens BBI von Berlin nach Sperenberg zu gewährleisten. Die Vorfinanzierung darf nicht zulasten des laufenden Bundesverkehrswegeplanes und der darin vorgesehen Infrastrukturmaßnahmen, und zwar sowohl für Berlin als auch für Brandenburg, gehen [...]

wenn es keine Klärung gibt, insbesondere hinsichtlich der hier übernommenen oder in Aussicht gestellten Verantwortlichkeiten Brandenburgs im finanziellen Bereich, in dem Augenblick ist die Standortentscheidung, nämlich dass für Sperenberg mit der Erstellung der Unterlagen begonnen werden soll, hinfällig. [...] Jedenfalls kam der Kollege Stolpe dann und sagte: Sorry, ich kann mein Wort, die Erwartung nicht halten.³⁵⁶ Heißt im Klartext: Weil das Land Brandenburg nicht in der Lage war, die Verkehrsanbindung zum in der Diskussion befindlichen Flughafenstandort Sperenberg zu finanzieren, - und das Bundesverkehrsministerium (unter der Leitung von Matthias Wissmann) keine entsprechenden Mittel freigab, wurde mit dem Bau des neuen Flughafens unmittelbar an der Berliner Stadtgrenze begonnen.

► **Dahlitz, Andreas**

Dipl.Ing., seit 2004 mit der BER-Brandschutzanlage befasst. Kompliziert seien die rund 40 Anlagen gewesen, die zudem immer wieder an die erheblichen baulichen Veränderungen im Terminal angepasst werden mussten. Mit der Mängelbeseitigung hätte es im Argen gelegen und am Ende habe nichts funktioniert. Schlussendlich habe er Mitte April in der Geschäftsführersitzung verkünden müssen, dass auch der Notbehelf „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ nicht genehmigungsfähig sei: „*Ich möchte aber vielleicht noch ergänzen zu der Mensch-Maschine-Schnittstelle [...] - wurde dann noch ein Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung nach § 76 Abs. 3 gestellt [...] Dieser Antrag wurde dann am 3.4. gestellt, und daraufhin haben wir eine Stellungnahme abgegeben vom 17.4., und*

³⁵⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Eberhard Diepgen, 6. Sitzung, 01.02.2013, S. 43 - 46

*diese Stellungnahme wurde dann präsentiert in der Geschäftsführung am 19. 4.2012, wo ich letztendlich einschätzen musste, dass die Gesamtmaßnahmen - - Also auch dieser zusätzliche, dieser nachfolgende Antrag ging ja dann noch weiter. Er beinhaltet nicht nur die Mensch-Maschine-Schnittstelle, sondern Abtrennung von Baustellenbereichen. Man musste dann letztendlich Baustellenbereiche erklären, und diese Systematik wurde von uns bewertet und konnte nicht für genehmigungsfähig erklärt werden.*³⁵⁷

► **Fölster, Heike**

seit 2013 FBB-Geschäftsführerin Finanzen. Medien berichten Ende 2015 von erheblichen Konflikten mit Geschäftsführer Dr.-Ing. Mühlenfeld, in denen es u.a. um fachliche Kompetenz und die weitere Strategie der FBB gegangen sein soll.³⁵⁸

► **G., Francis**

von Herbst 2012 bis Frühjahr 2013 Prokurist der FBB, soll Medienberichten zufolge auf einer Autobahnraststätte von der am BER tätigen Firma Imtech einen Briefumschlag mit 150.000 Euro Bestechungsgeld für die fälschliche Bestätigung nicht bzw. nicht vollständig erbrachter Leistungen erhalten haben.³⁵⁹ Die Firma Imtech ist übrigens u.a. am BER für die umstrittene bzw. funktionsuntüchtige Entrauchungsanlage zuständig.

► **Dr.-Ing. Großmann, Jochen**

Seit Mitte 2013 Berater am BER und 2014 kurzzeitig FBB-Technikchef, zuständig u.a. für die Planungscoordination und die umstrittene Entrauchungsanlage, die er zumindest in Teilen für funktionsuntüchtig geplant hielt: *„Es ist teilweise natürlich auch gebaut worden, wie geplant worden ist. Deshalb: Es ist eine Summation aus beidem. Ich sage jetzt mal ganz trivial ich habe es vorhin erläutert mit den Lüftern: Wenn ich einen Lüfter habe, der das Fünfzig- oder Hundertfache entlüften soll aus einem Raum in der obersten Etage, dann kann das nicht funktionieren. Das sind Dinge, die sicherlich nicht gut geplant sind, um es mal so vorsichtig zu sagen, und es gibt eben andere Dinge, die anders gebaut worden sind als geplant.*³⁶⁰ Wurde 2014 wegen Korruptionsverdacht gekündigt und im gleichen Jahr wegen Bestechlichkeit und Betrugs zu einer einjährigen Bewährungsstrafe und einer Geldstrafe in Höhe von 200.000 € verurteilt. Er hatte nicht nur überhöhte Rechnungen an die FBB gestellt, sondern insbesondere einer Firma einen Planungsauftrag vermittelt und dafür im Gegenzug für seine eigene Firma Vorteile in

³⁵⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Andreas Dahlitz, 27. Sitzung, 16.05.2014, S. 24

³⁵⁸ „Karsten Mühlenfeld: Das große Aufräumen – und der große Ärger“, Der Tagesspiegel, 18.03.2016

³⁵⁹ „Korruptionsfall am neuen Flughafen Staatsanwaltschaft erhebt Anklage gegen BER-Manager

Auf einer Raststätte erhielt er 150.000 Euro Schmiergeld: Gegen den früheren BER-Manager Francis G. und drei Imtech-Mitarbeiter erhebt die Staatsanwaltschaft jetzt Anklage“, Der Tagesspiegel, 22.10.2015

³⁶⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Jochen Großmann, 48. Sitzung, 18.09.2015, S. 73

Höhe von knapp einer halben Million Euro verlangt.³⁶¹

► **Henkel, Hans-Olaf**

Ehemaliger Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft, bezeichnete die Situation im Aufsichtsrat der neunziger Jahre als veritable Schlangengrube, wegen der vollkommen auseinanderdriftenden Meinungen hinsichtlich der Führung des Unternehmens und über die unterschiedlichen Standortkandidaten: *„Als ich mir jetzt diese Protokolle durchgesehen habe, ist mir noch einmal richtig klar geworden, was da los war. Der Aufsichtsrat war eine Schlangengrube oder ein Hühnerhaufen. Also, es war wirklich extrem schwierig, eine einigermaßen klare Linie zu bekommen. Ich habe inzwischen mal nachgerechnet. Ich war bzw. bin in meinem Leben in 18 Aufsichtsräten gewesen. So was wie damals habe ich nicht erlebt, habe ich nie wieder erlebt, vorher nicht erlebt, und es ist mir bei der Lektüre dieser Protokolle noch einmal richtig klar geworden, was da wirklich los war, - Etwas, was ich nie verstanden habe und auch nicht während meiner knapp zwei Jahre aufarbeiten konnte, war, warum dieser Aufsichtsrat z. B. den Kauf eines 500 Millionen Mark schweren Baufeldes Ost genehmigt hatte. Sobald ich da hin kam, habe ich festgestellt, dass man dieses Riesengrundstück für einen etwaigen neuen Flughafen gar nicht braucht, und das war einer der Hauptgründe für die dann doch nachhaltige Verschuldung dieses Unternehmens.“*³⁶² Bei der Standortentscheidung sei auch das Thema „Nachtflüge“ diskutiert worden: *„Der Lärm Nachtflug war uns klar, wobei hier ein Zielkonflikt ist. Auf der einen Seite brauchen Sie natürlich möglichst viel Start- und Landekapazität, das heißt, idealerweise Nachtflug erlaubt. Auf der anderen Seite wusste ich, dass wir, glaube ich, in Deutschland nur noch ein oder zwei Flughäfen haben, wo überhaupt das nächtliche Landen noch erlaubt ist. Auch Frankfurt kommt mit Nachtflugverbot gut zurecht, und ich glaube, auch München. Ein Totschlagargument war das für uns nicht, aber für uns war schon klar, dass natürlich ein gewisser Kernzeitpunkt oder -zeitraum für Starten und Landen zur Verfügung sein muss, und ich weiß nicht mehr, was es war, aber wir sind nicht davon ausgegangen, dass man nun 24 Stunden am Tag starten und landen kann. Also, der Lärm durch Nachtflug war wichtig in unserer Beurteilung.“*³⁶³

► **Henkel, Frank**

(CDU) Innensenator und FBB-Aufsichtsrat. Hat sich nach eigenem Bekunden intensiv mit den Inhalten der Aufsichtsratssitzungen befasst – etwa 1 ½ bis 3 Stunden: *„[...] kann ich nicht so pauschal sagen, weil Sie wissen, dass die Tagesordnungen sehr unterschiedlich waren. Es kann eine lange Tagesordnung sein, die mit so kurzen Stellungnahmen erörtert sind, dass man nur eine Stunde dafür braucht, es kann eine kurze Tagesordnung geben, die so inhaltsschwer ist, dass man dafür länger braucht. Also, so genau kam ich das nicht quantifizieren. Es war sehr unterschied-*

³⁶¹ „Korruption am BER. Bewährungsstrafe für Ex-Technikchef Großmann“, Der Tagesspiegel, 27.10.2014

³⁶² Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Olaf Henkel, 6. Sitzung, 01.02.2013, S. 4

³⁶³ Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Olaf Henkel, 6. Sitzung, 01.02.2013, S. 6

lich, aber die Frage, die dahintersteckt, ist, ob ich mich intensiv vorbereitet habe, und das würde ich für mich in Anspruch nehmen, Das kann mal eine Stunde, mal anderthalb, mal zwei Stunden gedauert haben bei der Lektüre und dann noch mal eine halbe, Dreiviertelstunde, eine Stunde bei einem zusammenfassenden Gespräch, aber so pauschal kann ich das nicht sagen.“³⁶⁴

► **Dr.-Ing. Körtgen, Manfred**

Architekt, 2004 Leitung des Bereichs Planung und Bau der FBB, von 2008 – 2012 Geschäftsführer Technik. Fand als Geschäftsführer Zeit zur Promotion zum Thema „Optimierungsansätze zur prozessorientierten Abwicklung komplexer Baumaßnahmen unter Einsatz neuer Informations- und Kommunikationssysteme“. Sieht keinen Anlass zur Selbstkritik. Planungsänderungen und Schlechtleistungen des Projektsteuerers WSP/CBP hätten für Probleme am BER gesorgt. Ging davon aus, dass die Inbetriebnahme im Juni klappte, weil niemand den Termin in Frage stellte: „Sicher war es kritisch, aber es ist doch letztlich so, wenn auch Herr Paap, in dem Falle als Initiator, sagt: Okay, das bereiten wir weiter vor, und das legen wir dann dem Bauordnungsamt vor -, wenn diese Aussage kommt und das von allen bestätigt wird - - Da hat ja keiner aus dieser Runde entgegengesprochen. Da war ja auch der Bereich Planung und Bau mit den Fachleuten dabei. Wenn da keiner entgegenspricht, dass das so möglich ist, dann muss man doch letztlich davon ausgehen, dass das auch so umgesetzt werden kann.“³⁶⁵ Möglicherweise hat sich niemand zu Wort gemeldet, weil (termin-)kritische Anmerkungen bei ihm nicht gut ankamen, wie das Beispiel der Projektsteuerin Graf-Hertling zeigt. Erhielt im Mai 2012 als erster die Kündigung.

► **Korkhaus, Joachim**

Dipl.Ing., 2008 Nachfolge Dr.-Ing. Körtgen als Leiter des Bereichs Planung und Bau der FBB, betrieb nach Aussage des Zeugen Dr.-Ing. Körtgen mit die Trennung von der pgbbi: „[...] also die Verantwortlichen im Hause. Das ist der Planungs- und Bereichsleiter Korkhaus, Herr Manninger von der Projektsteuerung mit Herrn Schwarz, der auch dabei war. Und dann ist vorgeschlagen worden, die nicht mehr weiter zu beschäftigen. Und aus dem Projekt heraus hat auch Herr Korkhaus deutlich gemacht: Mit denen können wir nicht mehr zusammenarbeiten.“³⁶⁶ Übernahm nach Dr.-Ing. Körtgens Ablösung dessen Aufgaben, unterschrieb zusammen mit Geschäftsführer Schwarz die Kündigung der pgbbi und wurde wenige Monate später von Technikchef Amann innerhalb der FBB versetzt. Glaubt, dass niemand hätte abschätzen können, dass die Inbetriebnahme im Juni 2012 abgesagt werden musste: „Ich denke, bei einem solchen Großprojekt kann das keiner. Da gibt es keine Person, die über den Dingen so schwebt, die sagen kann: Jetzt ist der Punkt, und es geht nicht. Es gab viel zu viele Dinge miteinander im Verbund.“³⁶⁷ Er habe – wie alle

³⁶⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 16

³⁶⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Manfred Körtgen, 33. Sitzung, 17.10.2014, S. 72

³⁶⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr.-Ing. Manfred Körtgen, a.a.O., S. 49

anderen auch – keinen umfassenden Überblick über die Großbaustelle gehabt. Nach der Eröffnung im Juni 2012 sei geplant gewesen, ungefähr ein halbes Jahr bei laufendem Betrieb den BER fertig zu bauen. Also tagsüber zu fliegen und nachts zu bauen: *„Mal angenommen, wir wären genehmigungsfähig mit dieser Halbautomatik am 3.6. in Betrieb gegangen, dann wären in den Nachtstunden Siemens- und Imtech-Mitarbeiter, Monteure, da gewesen und hätten nachverkabelt, hätten pro Tag, pro Woche verschiedene Brandszenarien in die Vollautomatik umgestellt, und man hätte bis Weihnachten 2012 die Vollautomatik gehabt. Dann hätte man diese Einsatzräume wieder rückgebaut.“*³⁶⁸

► Loge, Stephan

(SPD), Landrat, Chef der für den BER zuständigen Bauordnungsbehörde in Lübben. Er berichtete im Untersuchungsausschuss von seltsamen Zusammenkünften mit FBB-Personal: *„Ich habe selten in meiner 55-jährigen Lebenserfahrung Gesichter erlebt, die bei Fragen so ausdruckslos Ihnen gegenüber sitzen und teilweise ohne Antwort. [...] Ein sehr gutes Beispiel war da ein Herr Korkhaus für mich, der mich einfach anschaute und - - Kennen Sie das? Wenn Sie jemanden was fragen, und der schaut Sie an und antwortet nicht? - Das haben wir ja nun auch gelernt in unserem Job, dass das manchmal auch Rhetorik sein kann. Ich habe mich darum wirklich nur noch auf den formellen Teil bezogen, und ich wiederhole: Allerletzten am 13.3. haben wir ihnen geschrieben: Mensch-Maschine klappt nicht.“*³⁶⁹ Seine Mitarbeiter hatten sich nicht auf die Notlösung „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ anstelle der funktionsuntüchtigen Entrauchungsautomatik am BER eingelassen. Die Einladung zu der geplanten BER-Eröffnungsfeier mit einem für ihn reservierten besonderen Sitzplatz reizte ihn nicht: *„Die Einladungen wurden, glaube ich, März, April, ich weiß es nicht mehr, formuliert, auch mit dem Anspruch des Herrn Körtgen an mich: Herr Loge! Wir haben Sie da in den ersten Reihen platziert, hinter der Kanzlerin. - Ich sage: Herr Körtgen, Herr Dr. Körtgen dann zu diesem Zeitpunkt - bitte, das ist ein bisschen Ironie -, Herr Dr. Körtgen! Ich werde am 24. Mai nicht teilnehmen. - Es war eine doch sehr große Enttäuschung in seinem Gesicht zu sehen, die begleitet wurde sinngemäß mit den Worten: Das können Sie uns nicht antun! Was hat denn das dann letztendlich für ein Image? - Und ich habe ihm aber dann gesagt: Wissen Sie, Herr Dr. Körtgen! Ich bin Leiter des Katastrophenschutzstabes im Landkreis Dahme-Spreewald, und ich kann nicht zulassen, dass über 3 000 Menschen auf einer Baustelle feiern und wir diesbezüglich nicht in Bereitschaft sitzen.“*³⁷⁰ Lobt die Zusammenarbeit mit dem neuen FBB Führungsduo Dr.-Ing. Mühlenfeld und Marks, denen er – im Gegensatz zu deren Amtsvorgängern - die Eröffnungsreife des BER zutraut.

³⁶⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Korkhaus, 19. Sitzung, 06.12.2013, S. 41

³⁶⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Joachim Korkhaus, a.a.O., S. 65

³⁶⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Stephan Loge, 43. Sitzung, 17.04.2015, S. 19

³⁷⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Stephan Loge, 43. Sitzung, a.a.O., S. 8/9

► **Manninger, Christian**

Architekt und Betriebswirt, 2004 – 2014 für den Gesamtprojektsteuerer WSP/CBP am BER tätig; überraschte den Bauausschuss 2013 mit der Information, gegenwärtig würde am BER eine Bestandsaufnahme erstellt, was gebaut worden sei. Sieht sich nicht in der Verantwortung für die entstandenen Probleme, die läge insbesondere bei dem Generalplaner pgbbi. Das Verhältnis zur pgbbi beschrieb er mit: *„Mal So, mal so, um es mal so auszudrücken. [...] Ja, es gab definitiv Konflikte, definitiv, also auch von mir persönlich mit dem Herrn Nell - aber immer auf der Arbeitsebene -, weil die pgbbi hatte natürlich dadurch, dass die wirtschaftlichen Zwänge wohl doch sehr groß gewesen sind, hatten die schon auch, was das Personal oder was die Bereitstellung des Personals angeht, gab es da schon massive Konflikte. Und da bin ich auch mit dem Herrn Nell ein paar Mal ernsthaft zusammengeraten. Das war die normale Arbeitsebene, die normale verbale Ebene, sage ich mal. Und dann gab es natürlich Schriftverkehr mit Mängelrügen, wie man es halt letztendlich dann leider auch machen muss. Einzelne Mängelrügen wurden dann wieder vom Flughafen zurückgenommen, weil sie gesagt haben: Nein, das können wir nicht. Da muss man aufpassen und, und, und. - Also, es war immer so ein Balanceakt.“*³⁷¹

► **Marks, Jörg**

Dipl.-Ing.; Leiter des Siemens-Bereichs Gebäudetechnologie in der Region Ost, 2014 FBB-Technikchef in der Nachfolge Dr.-Ing. Großmann/H.Amann/J.Korkhaus/Dr.-Ing. Körtgen. War für die Firma Siemens am BER tätig und für die Steuerung der Entrauchungsanlage verantwortlich. Besteht darauf, regelmäßig auf Probleme bei der Fertigstellung hingewiesen und keinen Anteil an der geplatzten Eröffnung 2012 zu haben: *„Also für unsere Firma kann ich das eindeutig bejahen. Wir haben natürlich darauf aufmerksam gemacht, dass bestimmte Probleme einfach da sind und gelöst werden müssen.“*³⁷² Den Wechsel vom FBB-Auftragnehmer Siemens in die FBB-Führungsetage sieht er sportlich: *„Das ist wie beim Fußballspieler, der den Verein wechselt. Ich schieße jetzt für die andere Mannschaft die Tore.“*³⁷³

► **di Mauro, Alfredo**

Technischer Zeichner, beteiligt an der Konzeption der Lüftung und Entrauchung vor und nach der geplatzten Eröffnung 2012, plante insbesondere die Anlage 14. Die Zusammenarbeit wurde von Geschäftsführer Dr. e. h. Mehdorn beendet, weil die Anlage bereits funktionsuntüchtig geplant worden sei. Dagegen beteuert di Mauro, man habe seine Pläne nicht fertig gebaut und der Beweis der Funktions(un)fähigkeit sei nicht erbracht: *„[...]Prüft das doch einfach! Ich kann es doch hinlegen, und wenn Sie es nicht prüfen können, nehmen Sie einen Fachmann, der das prüfen kann.“*

³⁷¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Christian Manninger, 34. Sitzung, 07.11.2014, S. 33

³⁷² Wortprotokoll der Vernehmung von Jörg Marks, 53. Sitzung, 04.12.2015, S. 40

³⁷³ Wortprotokoll der Vernehmung von Jörg Marks, a.a.O., S. 21

*Es ist doch ganz einfach! Das Problem, das wir hier haben, dass viele nur glauben, und deswegen kommen wir hier nicht weiter. Ich kann Ihnen die Beweise liefern! Und ich bitte darum, prüfen Sie es!*³⁷⁴ 2014 wurde öffentlich, dass er kein Diplom als Ingenieur besitzt. Die Aufträge der FBB hatte er offenbar über zwei von ihm geführte Ingenieurbüros abgewickelt.³⁷⁵

► **Dr. e. h. Mehdorn, Hartmut**

Dipl.Ing, polarisierte durch sein hemdsärmeliges Vorgehen als Manager u.a. bei der Bahn, bei Air Berlin – und als FBB-Geschäftsführer 2013 – 2015: *„Als ich auf die Baustelle kam, hat mich das schon schwer beeindruckt. Dort herrschte regulärer, richtig tiefer Stillstand. Da war Führungslosigkeit angesagt. Die Baustelle - richtig wahrnehmbar - befand sich, für mich jedenfalls, in einer Art Schockstarre. Da hat sich nichts bewegt. Sie war für mich auch - wahrnehmbar - unaufgeräumt. [...] Und das war hier nicht der Fall. Also, man merkte, hier fehlt irgendwie Führung, Leitung. Da war keine richtig getragene Verantwortung zu sehen.“*³⁷⁶ Die Zusammenarbeit mit dem technischen Geschäftsführer Amann stand nach seinen Worten unter keinem guten Stern: *„Als ich dann kam, bin ich da ja auf meinen technischen Kollegen, technischen Geschäftsführer getroffen, der mir ziemlich am Anfang, am zweiten Tag, zu verstehen gegeben hat, dass er mich eigentlich nicht braucht, dass er die Baustelle selber fertig macht. [...] Mein Eindruck war halt, dass er selber oder - - Ihm hat man offenbar vorher selber Versprechungen gemacht, dass er mal die Leitung des Flughafens übernehmen sollte. Das hat nicht stattgefunden. Ich glaube auch nicht, dass man mit ihm quasi den Meinungswechsel im Aufsichtsrat richtig kommuniziert hat. Offenbar hat ihn das so ein bisschen links und kalt erwischt. Das gefällt keinem, auch dem nicht, insofern war da eigentlich vom Tag eins so ein bisschen Frust drin. Und das hat sicherlich dann - - Das war kein guter Start, der erste Tag, was sich dann also in unserer Zusammenarbeit dann auch ausgedrückt hat.“*³⁷⁷ Verdrängte den mit dem Erstellen einer BER-Mängelliste beschäftigten Amann und behauptete mit seinem u.a. aus externen Beratern der Firmen Roland Berger und Pricewaterhouse Coopers zusammengestellten SPRINT-Team zumindest eine Teileröffnung zeitnah zu realisieren. Das Vorhaben scheiterte.

► **Mende, Bodo**

Mitarbeiter der Senatskanzlei, insistierte im Untersuchungsausschuss, mit damaligen Regierenden Bürgermeister Wowereit stehe dem FBB-Aufsichtsrat ein Kenner der Materie vor: *„Das heißt wiederum nicht, umgekehrt, dass z. B. der Aufsichtsratsvorsitzende sich nicht intensiv um die*

³⁷⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von von Alfredo di Mauro, 47. Sitzung, 04.09.2015, S. 80

³⁷⁵ „Berliner Airport-Planer war wohl ein Hochstapler. Der Skandal um den Berliner Pannenflughafen wird immer skurriler. Einer der zentralen BER-Planer hatte offenbar kein Ingenieursdiplom – sondern lediglich einen Gesellenbrief als technischer Zeichner“, Die Welt, 24.06.2014

³⁷⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. e. h. Hartmut Mehdorn, 42. Sitzung, 20.03.2015, S. 4

³⁷⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. e. h. Hartmut Mehdorn, 42. Sitzung, 20.03.2015, S. 6

Sachen gekümmert hat. Das hat er extrem. In meines Erachtens vorbildlicher Weise hat er sich über das Baugeschehen informiert, soweit es denn machbar ist, ohne selbst als Ingenieur tätig zu werden. Aber es bleibt bei der grundsätzlichen Differenz, und darauf hat auch insbesondere der Bund gedrungen, dass es keine Verschiebung hinsichtlich dieser Sachkompetenzen gibt, denn bei dieser Fragestellung hat der Bund gesagt: Wir als Aufsichtsrat sind nicht eine übergeordnete Geschäftsführung, sondern wir beschränken uns und haben uns zu beschränken auf die originären Funktionen, die ein Aufsichtsrat hat, und die Geschäftsführung ist verpflichtet, ihre Sachen in eigenständiger Regie umzusetzen. Darauf hat der Bund bestanden. Der Regierende hat auch da an der Stelle mit gewissem - - Also, er hat diese Position eigentlich nicht in der Form geteilt. Er hätte gerne weitere Kontrollmöglichkeiten gehabt. Das ist so.“³⁷⁸
Dass der Flughafen trotz des von ihm hoch gelobten Aufsichtsratsvorsitzenden bislang nicht eröffnet sei, kommentierte der Zeuge mit den Worten: „C'est la vie!“³⁷⁹

► **Mühlenfeld, Karsten**

Dr.-Ing., seit 2015 FBB-Geschäftsführer. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger Dr. e. h. Mehdorn fallen seine betont bescheidenen Äußerungen auf: Kein bombastisches internationales Drehkreuz sondern ein Hauptstadtflughafen light wird als Ziel genannt. Er hoffe auf eine termingerechte Eröffnung und schließt nicht aus, dass man zuvor das eine oder andere größere Problem stolpern werde. Wie zum Beispiel der 2015 kurzzeitig verordnete Baustopp wg. Statikproblemen.³⁸⁰

► **Müller, Michael**

(SPD) Regierender Bürgermeister und FBB-Aufsichtsratsvorsitzender; „erbt“ vom Amtsvorgänger Wowereit die problembeladene BER-Baustelle. Wie zu Wowereits Zeiten funktioniert auch unter Müller der Informationsfluss in der FBB nicht reibungslos. Zweifel an dem für 2017 avisierten Eröffnungstermin kamen auf, als Geschäftsführung und Projektausschuss des Aufsichtsrates erst spät über Ergebnisse eines Statikgutachtens und eine Teilspernung des Daches informiert wurden. Anlass für den Koalitionspartner CDU sich die Forderung von Bündnis 90/Die Grünen zu Eigen zu machen und Müller dafür zu kritisieren, dass der Aufsichtsrat nicht mit fachlicher Expertise verstärkt wurde.³⁸¹

► **Müller, Torsten**

Informationselektroniker, 2009 Oberbauleiter der Objektüberwachung der

³⁷⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Bodo Mende, 14. Sitzung, 06.09.2013, S. 62

³⁷⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Bodo Mende, 14. Sitzung, 06.09.2013, S. 107

³⁸⁰ „Pfuscher am Berliner Flughafen BER Was nicht geht, geht auch nicht kaputt. BER-Chef Karsten Mühlenfeld analysiert im Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses unfreiwillig komisch die Flughafenprobleme. Ein Berliner stellt Anzeige wegen Untreue“, Der Tagesspiegel, 30.09.2015

³⁸¹ „Flughafen BER Nach BER-Baustopp: CDU macht Müller Vorwürfe. Wegen der Statikprobleme am Flughafen BER gibt es Vorwürfe gegen die Flughafenmanager – und den Aufsichtsratschef, dem Regierenden Bürgermeister Michael Müller“, Der Tagesspiegel, 22.09.2015.

pgbbi für das Fluggastterminal; 2014 Angestellter der FBB. Erklärte im Untersuchungsausschuss, das für die Mängelerfassung von WSP/CBP eingerichtete elektronische Mängelerfassungssystem nicht benutzt zu haben, weil ihm die Aufstellung per Excell geläufiger war: *„Das Modul, das ist aus meiner Sicht eine Software, eine Datenbanksoftware [...] , die by the way WSP CBP dem Flughafen zur Verfügung gestellt hat, heißt ConMan für mich und sollte dann dem Sinn nach von den einzelnen Bauleitern direkt bedient werden. Ich habe es als relativ rudimentär empfunden, dieses Front-End, das uns zur Verfügung gestellt wurde. Darüber hinaus war es sehr langsam in seiner Bedienung, und ich weiß, dass alle angeschlossenen Kollegen mit eigenen Excel-Dateien die Mangelverfolgung auf dem Areal gemacht haben, nicht zuletzt dem Umstand geschuldet, dass das System nicht ganz so einfach zu bedienen war bzw. man relativ viel Wartezeit nachher auch in Anspruch nehmen musste, und die einzelnen Fachbauleiter haben für sich auch festgestellt: Das macht mir viel mehr Arbeit, als wenn ich eine schnöde Excel-Tabelle verwende, und das wurde, ich sage jetzt mal, sicherlich ein Stück weit ignoriert, dieses Modul, diese Software.“*³⁸² Im übrigen sei er der Erfinder der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ und diese Übergangstechnik wäre zum Einsatz gekommen – hätte das zuständige Bauordnungsamt zugestimmt und wäre der BER 2012 eröffnet worden: *„Wir haben die Probleme mit der Schnittstelle zwischen der Firma Bosch und der Firma Siemens erkannt gehabt. Deswegen kam der Vorschlag auch von mir, diese Mensch-Maschine-Schnittstelle zu errichten. Auch der Begriff ist von mir. Ich habe versucht, zu helfen. Wir haben eine Interimslösung mit der Firma Siemens zusammen eingebaut, um mit einem dazwischen geschalteten Menschen die Entrauchungsanlage startfähig hinzustellen. Das ist uns auch gelungen, noch vor dem 3. 6. Wir hätten es also damit machen können. Ich habe davon gehört, dass die angeschlossene Behörde es mit großer Skepsis hingenommen hat, was da errichtet wird, und dass sie immer gesagt haben: Na ja, schauen wir, ob alles funktionsfähig ist. Es gibt ja schließlich noch einen Prüfsachverständigen, der bestätigen muss, dass das alles auch so funktioniert, und er würde sich das dann anschauen oder die Behörde würde sich das dann anschauen. Für mich war also immer die Hürde, dem Prüfsachverständigen etwas an die Hand zu geben, das er abnehmen kann, und, wie gesagt, aus Sicht meiner Gebäudeautomation haben wir das getan.“*³⁸³

► **Nell, Knut**

Architekt; 2008 Leitung der Objektüberwachung der pgbbi. Wunderte sich über die euphorischen Reden von Geschäftsführung zum Richtfest des Terminals: *„Bemerkenswert aus unserer Sicht dabei ist, dass die Geschäftsleitung der Flughafengesellschaft am Tag des Richtfestes, das war der 7. Mai 2010, die schwierige Lage - ich sage das - schönredete und zum Erstaunen von uns und auch der Bauleute feststellte, dass der*

³⁸² Wortprotokoll der Vernehmung von Torsten Müller, 29. Sitzung, 27.06.2014, S. 20

³⁸³ Wortprotokoll der Vernehmung von Torsten Müller, 29. Sitzung, 27.06.2014, S. 9

*strenge Winter keine Nachteile hervorgerufen hat und der Bauprozess termingerecht vorangetrieben werde.*³⁸⁴ Bereits im Oktober 2011 war nicht nur ihm klar, dass es wegen Verzögerungen im Bauablauf keine weiteren zeitlichen Puffer bis zur geplanten Inbetriebnahme 2012 mehr gab: *„Wir haben ja auch schon im Oktober 2011 - jetzt lasse ich mal was davor war, aus - gesagt, dass wir auf des Messers sind, dass wir Verzögerungen haben, dass wir keinen weiteren Puffer haben. Es gibt keinen Puffer mehr.“*³⁸⁵ Schuld an den Problemen am BER habe insbesondere die FBB, die auf Hinweise auf Schlechtleistungen von Auftragnehmern nicht angemessen reagiert habe. Ein Teil seiner Aufgaben lag im Vorbereiten von FBB-Schriftverkehr: *„[...] wenn wir, ich sage das mal ganz konkret, bei ImCa eine Schlechtleistung gesehen haben, zu wenig Kapazitäten, dann war aber die Kommunikationslinie, dass wir das aufbereitet haben in Schreiben: Du musst in dem Bereich die Kapazitäten erhöhen. - Dieses Schreiben haben wir an die Flughafengesellschaft gegeben. Die haben das geprüft, autorisiert, und dann wurde das von Flughafenseite an die Firmen übersendet. Also wir haben die Sachverhalte auch vorbereitet in solchen Schreiben, das ging aber in der Kommunikationslinie nach den Vorgaben der Projektsteuerung über die Flughafengesellschaft. Also in vertragsrelevanten Aspekten gab es immer eine offizielle Kommunikation FBB an Firma.“*³⁸⁶ Offenbar wurde die Verantwortung für Zeitverzögerungen und mangelnde Leistungen lediglich hin- und her geschoben und nicht mit nötigem Nachdruck auf Vertragserfüllung bestanden. Zumindest habe er aufgepasst, dass die Firmen wenigstens nach den richtigen Plänen bauten: *„Es war auch unsere Aufgabe, Sorge zutragen, dass die Firmen auch die richtigen Planstände zum Beispiel hatten, also dass ... nach dem aktuellen Planstand gebaut wird, dass nicht nach einem Vorgängerstand gebaut wird, dass man auch sagen kann: Hat die Firma den richtigen Werk- und Montageplan? - Da haben wir auch festgestellt, dass Firmen nicht mit den von uns freigegebenen Werk- und Montageplänen vor Ort gebaut haben. Das war auch ein Umstand, dass zum Beispiel die ImCa gerade in der Phase Ende 2010 -- Da haben auch von unserer Seite bemängelt und gesagt: Nimm den Plan weg! Hör auf zu bauen! Du brauchst erst mal den richtigen Plan.“*³⁸⁷ Das „Planwegnehmen“ führte bei der betreffenden Firma offenkundig dennoch nicht zum Erfolg: *„Im Oktober 2011 haben wir den Bauherrn schriftlich davor gewarnt, dass - Zitat: „erneute Terminverschiebungen“, Zitat Ende, durch mangelhafte Leistungen der ImCa - Zitat: „zur Gefährdung des Projektzieles führen“, Zitat Ende. Um das zu verhindern, haben wir weiterhin Maßnahmen vorgeschlagen, um diese unheilvolle Entwicklung zu stoppen und den Bau zu beschleunigen. Die Vorschläge blieben jedoch bei der Flughafengesellschaft ohne substanzielle Reaktion.“*³⁸⁸

³⁸⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Knut Nell, 26. Sitzung, 09.05.2014, S. 5/6

³⁸⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Knut Nell, a.a.O., S. 34

³⁸⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Knut Nell, a.a.O., S. 96

³⁸⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Knut Nell, a.a.O., S. 23

³⁸⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Knut Nell, 26. Sitzung, 09.05.2014, S. 7

► **Nienhoff, Hubert**

Architekt, zusammen mit Hans-Joachim Paap als Chefplaner für die pgbbi am BER tätig. Für beide steht die FBB in der Verantwortung. Von den 2015 bekannt gewordenen Statikproblemen mit den zu schweren Entrauchungsventilatoren habe man zum Beispiel seit 2010 gewusst. Seit diesem Zeitpunkt sei entgegen anders lautender Erklärungen klar gewesen, dass die Eröffnung 2012 lediglich eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung sein würde. Seit der Kündigung der Verträge mit der pgbbi im Mai 2012 würde die FBB mit Dienstleistungsverträgen von Firmen und Ingenieuren geradezu ausgeplündert: *„Diese vielen Wechsel, die da stattgefunden haben, sind nicht nur Unfähigkeit, die sind auch systembedingt, weil das System sagt: Ich übernehme doch jetzt keine Verantwortung. Wenn ich jetzt nach vorn presche, habe ich verloren. Also bleibe ich doch brav hier. - Die wirklich guten Ingenieure, die wirklich genug zu tun haben, ausgelastet sind, auch die guten Architekten, die finden Sie da draußen nicht. Das sind Leute, die [...] durch diese Schwachsinnentscheidung der fristlosen Kündigung, an dieser – ich nenne das Plündererei oder Leichenfledderei - verdienen können.“*³⁸⁹ Ein großes Problem sah er im Bereich der Haustechnik, die teilweise von Planern und Herstellern nicht mehr beherrscht würde: *„Also, ein größerer Problembereich betraf die Haustechnik und da insbesondere die Nachrichtentechnik. [...] - Bauen ist nicht so schwer, wenn die Haustechnik nicht wäre. Es gibt in der Haustechnik Dinge, die nicht nur von den Planern selbst, sondern vor allen Dingen von den Firmen nicht mehr beherrscht werden. Obwohl wir in Deutschland dieses Haus mit großen Namen wie Siemens, Bosch und T-Systems schmücken können: In den internen Abstimmungen waren das Dilettanten. Es war eine Katastrophe! Wenn bei einer der wichtigsten Sitzungen der verantwortliche Bauleiter und Chef der Abteilung, die für den Flughafen zuständig ist, Herr Monay, sagt: Ich weiß doch selbst nicht, wie diese Dinge funktionieren, die kriege ich doch von der Zentrale geschickt, und die Bestellung in Südkorea ist noch nicht erfolgt, und ich weiß nicht, wann ich das kriege! – [...] Das ist Bosch, Herr Möray. - Oder wenn Herr Marks, der heute zuständig ist, in der Sitzung sagt oder von seinem Projektleiter sagen lässt: Ich weiß nicht, wir haben doch gerade das System umgestellt. Ob wir dann wirklich kompatibel sind mit Bosch, das kann ich Ihnen heute so nicht bestätigen. Ich kenne es nicht! - Neu, im Frühling 2012! Da ist eine zu hohe Erwartung voll Ihnen als Bürger und als Politiker, was da auf der Baustelle teilweise abgeht. Das sind Dilettanten, die sich anmaßen, Projekte auf den Markt zu werfen, die verheißungsvoll die neueste Technik zeigen und was sie alles zentral steuern können - Pille-palle-palle-bamm -, aber es funktioniert nicht, weil sie es noch nie geübt haben. Da hilft mir auch dieser globale Player nicht, dessen Namen dahinter steht. Am Ende haben Sie irgendeinen Strippenzieher, den man in den Billiglohnländern im Osten gefunden hat und der die Kabel zieht, und vor Ort ist niemand, weil er zeitgleich an dem Projekt Bundesnachrichtendienst noch unter Druck steht und arbeiten muss oder woanders. Die Firmen übernehmen sich heute auch. Der ganze Strang dieser Fehlentwick-*

³⁸⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Hubert Nienhoff, 49. Sitzung, 02.10.2015, S. 108

lung endet auch bei der Auftraggeberseite, denn wenn Sie die Firmen nicht am Anfang kontrollieren, ob sie leistungsfähig sind und ob sie zu den Preisen, die sie angeboten haben, auch wirklich leisten können [...]“³⁹⁰

► **Nozon, Olaf**

Architekt, seit 1996 mit dem Projekt Großflughafen für die FBB befasst. Schlechtleistungen des Generalplaners pgbbi hätten die Kosten des Projekts erhöht. Dennoch habe er gegen die Kündigung der pgbbi im Mai 2012 wg. des absehbaren Verlusts an Know-how votiert. Die vollzogene Trennung von der pgbbi sei keine gute Idee gewesen: *„Die TGA-Planung war auch ohne die Änderungen im Verlaufe des Jahres 2009 nicht besonders berühmt, und wir haben in der Zwischenzeit vieles unternommen, um dort zu Besserungen zu kommen [...] Insoweit war das sicherlich ein Grund, durch Schlechtleistung der pgbbi den Vertrag aufzulösen. Persönlich kann ich für mich in Anspruch nehmen, dass ich gegen eine Vertragsauflösung votiert habe, weil das das Letzte ist, was man im Projekt macht, sich vom Architekten oder von dem Planer zu lösen, denn der Know-how-Verlust für Planungsleistungen, die in der Regel in solchen Projekten noch weit über den Inbetriebnahmetermin hinaus vonstatten gehen, das ist keine gute Idee gewesen.“³⁹¹*

► **Olbert, Heinrich**

ehemals bei der Deutschen Flugsicherung, dort bis 2000 für die Bereiche Luftraum und Verfahren verantwortlich. Befragt zu den umstrittenen Flugrouten schloss er vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass Routen planfestgestellt werden können. Sonst müsste für jede Veränderung der Routen ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Sinnvoll sei jedoch frühzeitig bei der Flughafenplanung über Flugverfahren nachzudenken: *„Die Flugverfahren werden nicht planfestgestellt und auch nicht genehmigt. Das macht natürlich ein großes Problem, denn man braucht ja schon in einer sehr frühen Phase der Flughafenplanung Flugverfahren, damit die entsprechenden Gutachten erstellt werden können. Das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese zu diesem Zeitpunkt von uns erstellten Flugverfahren nun nicht irgendwann auch mal geändert werden können. Es ist erforderlich, dass eine jederzeitige Änderung aus Sicherheitsgründen, aus navigatorischen Gründen, aus Gründen eines optimierten Fluglärmschutzes muss ein Flugverfahren änderbar sein. Und darum ist die Rechtsgrundlage der § 27 a LuftVO, wo wir heute an das sogenannte Bundesaufsichtsamt den sachlichen Inhalt dieser Verfahren liefern, und neuerdings prüft das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung diesen Inhalt rechtsförmlich und erlässt dann auch eine entsprechende Verordnung nach § 27 a. Diese Schwierigkeit haben wir nicht nur in Berlin erlebt, sondern bei allen anderen Flughäfen auch. Das ist ein Balanceakt. Man muss sehr früh Flugverfahren liefern, damit die not-*

³⁹⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Hubert Nienhoff, 49. Sitzung, 02.10.2015, S. 101

³⁹¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Olaf Nozon, 22. Sitzung, 14.02.2014, S. 18

wendigen Gutachten erstellt werden können. Gleichzeitig schwebt über alldem § 27 a LuftVO, dass ein Flugverfahren jederzeit änderbar sein muss.³⁹²

► **Paap, Hans-Joachim**

Architekt, zusammen mit Hubert Nienhoff als Chefplaner für die pgbbi am BER tätig. Für ihn liegt die Verantwortung für das Desaster am BER bei der FBB, der bereits 2008 bewusst gewesen sei, dass der (2010 verschobene) Eröffnungstermin im Oktober 2011 kaum einzuhalten war. Die FBB habe die Fertigstellung u.a. dadurch behindert, dass der Bauherr Anforderungen beim Planungsumfang viel zu spät realisierte: *„Dem Bauherrn war klar geworden, dass zum Beispiel für Billigfluglinien wie Easy-Jet ein kostengünstigeres Raum- und Funktionsprogramm anzubieten war. Zur Kostenkalkulation von Billigfluglinien gehört es, oder zu dem Habitus, möglichst niedrige Abfertigungsgebühren zu haben bzw. dem Fluggast das Gefühl zu geben, dass man alles, jeden Cent des Ticketpreises für den Flug ausgibt und nicht für teure Abfertigungsgebäude oder für Miles-and-More-Programme. Obwohl dieses Geschäftsmodell seit Jahren bekannt ist, hat das der Bauherr bei der Definition des Planungsumfangs des Flughafens nicht berücksichtigt.“*³⁹³ Deshalb wurden umfangreiche Planungsänderungen angeordnet, als die Entwurfsplanung bereits vorlag. Zudem seien anfangs zu wenige Bauleiter bewilligt worden. Wenn die Eröffnung 2012 behördlich abgesegnet worden wäre, hätte man den BER im Prinzip gleich wieder zugemacht – um fertig zu bauen. Es hätte sich bei dem Eröffnungstermin im Juni 2012 ohnehin – feiner Unterschied – lediglich um eine Inbetriebnahme (und nicht die Fertigstellung) handeln sollen: *„Am 27. Februar schrieb der TÜV Rheinland als sogenannter übergeordneter Sachverständiger im Auftrag der Flughafengesellschaft nach Besichtigung der Baustelle einen Bericht. Er schloss mit dem Satz: Mit den uns momentan vorliegenden Terminplänen ist eine Fertigstellung des BER zum 3. Juni 2012 aus unserer Sicht nicht möglich, da es keine Prüfberichte geben wird, welche die Wirksamkeit und Betriebssicherheit der Anlagen im Gesamtkonzept bescheinigen.*

Was der TÜV Rheinland damals nicht wusste und die Öffentlichkeit bis heute nicht realisiert hat, ist die Tatsache, dass die Flughafengesellschaft und die pgbbi im Februar 2012 bereits gemeinsam zu der Erkenntnis gelangt waren, dass eine Fertigstellung des Flughafens zu 100 Prozent im Juni ohnehin nicht mehr zu erzielen war. Ein Beleg dafür: Am 28. Februar 2012 schrieb der Architekt und Projektleiter der Objektüberwachung, Knut Nell, eine Mail an den Bereichsleiter Herrn Korkhaus und an den Projektsteuerer Herrn Manninger. Darin heißt es unter anderem - Zitat:

..., dass eine Diskussion um Terminpläne nicht mehr weiterhelfe. Zu erreichen sei die Inbetriebnahme – die Inbetriebnahme, nicht die Fertigstellung! zum 3. Juni 2012 nur noch auf einem alternativen Weg, wenn alle Betei-

³⁹² Wortprotokoll der Vernehmung von Heinrich Olbert, 9. Sitzung, 15.03.2013, S. 4

³⁹³ Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 10

ligten, Flughafengesellschaft wie auch Bauaufsicht, diesen Weg mitgehen. Gemeint war eine nach der brandenburgischen Bauordnung mögliche Inbetriebnahme vor Fertigstellung. Dies ist keine Ausnahme, sondern bei Flughäfen oder anderen Großprojekten eine geübte Praxis. Dieses Verfahren wurde unter anderem gewählt beim Terminal 2 in Frankfurt oder auch beim Terminal 2 in München. Letzterer Terminal wurde 2002 in Betrieb genommen, aber erst 2008 vollständig behördlich abgenommen, also sechs Jahre später. Interessant wäre - auch für den Untersuchungsausschuss -, einmal herauszufinden, ob und wann die Geschäftsführung den Aufsichtsrat jemals von dieser entscheidenden neuen Weichenstellung in der Eröffnungsstrategie informiert hat. Der Aufsichtsrat wusste und billigte eine halbautomatische Interimssteuerung für die Brandschutzanlage, aber das Konzept der Inbetriebnahme vor Fertigstellung ging weit darüber hinaus.“³⁹⁴

► **Platzeck, Matthias**

(SPD), ehemals Brandenburger Ministerpräsident und stellvertr. FBB-Aufsichtsratsvorsitzender (2013 auch einige Monate Vorsitzender des Gremiums); gab 2013 im Brandenburger Landtag zu, dass der Zustand der BER-Baustelle sowohl schockierend wie ein Desaster sei – und verband das Scheitern des Projekts mit der Vertrauensfrage. Platzeck wurde das Vertrauen ausgesprochen, er blieb noch einige Monate im Amt und am BER wurde weiter gewerkelt. Bemerkenswert, dass er im Nachhinein Versäumnisse einräumte: „*Ich habe in mehreren Regierungserklärungen vor dem Brandenburger Landtag ja schon seinerzeit gesagt - mich auch für das, was da schief gelaufen ist, ja auch entschuldigt -, dass man, auch ich, in der Funktion eines Aufsichtsratsmitgliedes deutlich misstrauischer hätte sein müssen, und misstrauischer heißt übersetzt: die Fragen der Baudurchführung, der Objektüberwachung, des Baucontrollings wahrscheinlich auch organisatorisch hätte anders aufstellen sollen und müssen.*“³⁹⁵ Versäumnisse im Fall des eigentlich bereits beschlossenen zusätzlichen Controllings, d.h. einer unabhängigen Berichterstattung des Aufsichtsrats, welches dann doch nicht eingerichtet wurde, waren ihm allerdings nicht mehr erinnerlich:

Andreas Otto (GRÜNE): „*Der Rechnungshof Brandenburg hat sich ja erfreulicherweise zu Wort gemeldet mit einem sehr umfangreichen Bericht. Die haben auch diese Frage beleuchtet und haben aufgeschrieben, dass es eine Ausschreibung für ein externes Controlling geben sollte. Am 7.12.2012 hätte das der Aufsichtsrat beschlossen und die Geschäftsführung entsprechend beauftragt, und dann wäre dieser Beschluss Anfang 2013, das passt zu der Mehdorn-Geschichte, die Sie gerade sagten, wieder aufgehoben worden. Da frage ich jetzt Sie: Jemand, der einmal so reingefallen ist mit Schwarz, Körtgen insbesondere, der wirft sich – ich sage es mal ein bisschen bildhaft - dem nächsten Geschäftsführer, den er für fähig hält, wieder an den Hals und vergisst jegliches Kontrollieren daneben. Das kommt mir komisch vor.“*

³⁹⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 27

³⁹⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Matthias Platzeck, 57. Sitzung, 26.02.2016, S. 17

Zeuge Matthias Platzeck: *„Noch mal: Es ist ja nicht nicht kontrolliert worden, 200 oder mehr als 200 Baukontrolleure -“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Nein, wir reden ja über den Aufsichtsrat, Herr Platzeck. Sie sind ja als Aufsichtsratsmensch hier, und wir versuchen, hier rauszufinden, ob die Struktur der Gesellschaft, Gesellschafterversammlung, Geschäftsführung, Aufsichtsrat, ob die ordentlich gearbeitet haben und was die Probleme sind und was wir in Zukunft vielleicht anders machen müssen. Und jetzt ist die Frage: Der Aufsichtsrat hat am 7.12.2012, behauptet der Rechnungshof, einen Beschluss gefasst: Wir fühlen uns nicht gut informiert - ich interpretiere das jetzt mal -, und deshalb soll ein externes Controlling - so ist das da genannt worden, das ist nicht meine Erfindung, der Begriff - gebildet werden. Dafür soll es eine Ausschreibung geben. - Dann werden Sie Aufsichtsratschef, und plötzlich wird dieser Auftrag zurückgenommen.*

Man will sich gar nicht extern informieren lassen. Das hätte ich gern von Ihnen mal begründet.“

Zeuge Matthias Platzeck: *„Ich habe es ja eben versucht zu sagen. Ich weiß es nicht mehr, ich müsste mich belesen. Das Einzige, was ich mir erklären kann, ist, wie gesagt, die Frischeinstellung von Herrn Mehdorn und ihm nicht das Gefühl geben zu wollen - wie gesagt, ich kann es nur als Vermutung äußern, ich weiß es nicht mehr -, ihm nicht das Gefühl geben zu wollen: Aber wir trauen dir erst mal sowieso nicht und umbauen dich gleich. - Das kann ich mir vorstellen, dass das ein Beweggrund war, weiß es aber nicht mehr genau.“*

Andreas Otto (GRÜNE): *„Das kann man menschlich möglicherweise nachvollziehen. Mich interessiert jetzt aber in der Tat: Ein Aufsichtsratsvorsitzender, der für ein Milliardenbauprojekt, was ein halbes Jahr vorher grandios gegen die Wand gelaufen ist, zuständig ist, darf der sich eigentlich so etwas leisten, ausschließlich auf der menschlichen Ebene der guten Zusammenarbeit mit Herrn Mehdorn zu entscheiden, oder muss der nicht auf der anderen Seite sagen: Wir sind reingefallen, und deswegen müssen wir jetzt ordentlich kontrollieren? -, zumal es den Beschluss schon gab. Also Sie haben aktiv den wieder aufgehoben.“*

Zeuge Matthias Platzeck: *„Herr Otto! Dafür spricht etwas, was Sie gesagt haben, und ich habe Ihnen gesagt: Ich weiß es nicht mehr, müsste mich belesen und kann mir unter anderem vorstellen, dass das einer - ich habe nicht gesagt der -, sondern einer der Beweggründe gewesen ist oder einer der Ausgangspunkte gewesen ist. Aber ich weiß es nicht mehr und müsste mich dazu wirklich erst informieren. Ich kann mich an die Debatte dazu im Jahre Anfang 2013 nicht mehr erinnern.“³⁹⁶ Als gesundheitliche Gründe führte er für seine erheblichen Gedächtnislücken an: *„Mir ist seinerzeit, in der zweiten Rehabilitation, die ich dann hatte, empfohlen worden, die Dinge, die mich - und dieses Thema ist das zu vorderste - belasten, innerlich sehr belastet haben in der Amtszeit, aktiv zu versuchen, mich davon zu lösen, und dazu gehörte der Flughafen. Das habe ich getan [...] Ich habe das sehr intensiv getan, mich an diesen Ratschlag gehalten und deshalb auch nichts mehr verfolgt in den Jahren danach, in**

³⁹⁶ Wortprotokoll der Vernehmung von Matthias Platzeck, 57. Sitzung, 26.02.2016, S. 19/20

*denen ich Privatperson bin, was mit diesem Thema zu tun hat. Und das hat natürlich auch zur Folge, dass ich mich sehr intensiv einarbeiten müsste, weil mir fehlt da wirklich in Teilen der Anschluss.*³⁹⁷

Auch als sich der Ausschussvorsitzende Delius mit den Gedächtnislücken des Zeugen Platzeck nicht abfinden mochte, konnte dessen Erinnerungsvermögen u.a. im Fall des Rechtsstreits mit dem ehemaligen FBB-Geschäftsführer Schwarz nicht wesentlich aktiviert werden:

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Ihre medizinische Situation ist hier nicht Gegenstand des Ausschusses, aber Danke trotzdem für die Erläuterung. Jetzt ist es so, dass mein Eindruck ist, dass Ihre Erinnerungslücken sich zumindest nicht so stark auf den Zeitraum nach der Eröffnung beziehen, da scheint Ihnen noch sehr viel präsent zu sein. [...] ich will es noch mal anders versuchen, Ihnen auch klarzumachen, in welcher Situation Sie hier möglicherweise sind bzw. sich der Ausschuss befindet. Wir haben jetzt mehr als drei Jahre mit Aktenstudium verbracht. Wir haben viele, viele Zeugen befragt, und wir sind in unserer Erkenntnisgewinnung - [...] schon sehr weit fortgeschritten. Jetzt kann ich dem Abschlussbericht nicht vorgreifen, aber ich kann Ihnen mal einen Sachverhalt [...] erläutern. Nach derzeitigem Erkenntnisstand - das betrifft die Aussagen, die wir bisher gehört haben - hat der Aufsichtsrat sich in der Abwägungsfrage Schadensersatzansprüche, Verfolgung der Verantwortlichkeiten der Geschäftsführung ganz klar dagegen entschieden, eine sachgerechte Verfolgung der Verantwortlichen in der Geschäftsführung, namentlich Herrn Schwarz, zu betreiben, zum Beispiel selbst auch eine Feststellungsklage zu führen, und damit - und das ist eine Frage der Wertung - meiner Meinung nach potenziell Schaden auf die Gesellschaft geladen, denn man hätte sich ja auch gerichtlich zu einer Differenzierung der Verantwortung innerhalb des Unternehmens in der Bauherrnstruktur entscheiden können. [...] Sie haben jetzt auch die Möglichkeit klarzustellen, was Ihnen vonseiten der Grünen und der Linken aus dem Landesrechnungshofbericht Brandenburg vorgeworfen wird. Das ist die Möglichkeit, die Sie jetzt hier haben. Nutzen Sie die nicht, nehmen wir die Aussagen und die Protokolle, die Beweismittel, die wir vorliegen haben. Vielleicht motiviert es Sie noch mal, sich auch zu erinnern, und deswegen frage ich Sie noch mal ganz konkret zu dieser Abwägungsfrage, wie Sie sich dazu verhalten haben, Herrn Schwarz zu verklagen oder ihn einfach nur zu entlassen, [...] man weiß ja nicht genau warum, wie Sie sich zu der Abwägungsfrage, die Ihnen das Justizariat der Flughafengesellschaft gegeben hat, verhalten haben. Wie wichtig waren Ihnen die Schadensersatzansprüche der Unternehmen, auch Brandenburger, aber auch Berliner Unternehmen, im Vergleich zur Verfolgung des ja offensichtlich verantwortlichen Geschäftsführers in dem ganzen Desaster Schwarz?“

Zeuge Matthias Platzeck: „Herr Vorsitzender! Ich habe Ihnen vorhin beantwortet, was Unternehmen und Schadensersatzansprüche der Unternehmen angeht und deren Behandlung. Ich kann im Moment den Zusammenhang, den Sie insinuieren, für mich zumindest nicht herstellen,

³⁹⁷ Wortprotokoll der Vernehmung von Matthias Platzeck, a.a.O., Sitzung, 26.02.2016, S. 31

also praktisch Schonung Schwarz versus dadurch keine Schwierigkeiten auf anderen Ebenen. So haben Sie es ja geschildert. Den kann ich, das hatte ich vorhin, glaube ich, schon gesagt, den kann ich nicht herleiten für mich. Ich kann ihn nicht bestreiten, aber kann ihn auch nicht ableiten.“³⁹⁸

► **Dr. Schwarz, Rainer**

Betriebswirt; 2006 – 2013 FBB-Geschäftsführer. Präsentierte sich im Ausschuss mit interessanten Umgangsformen:

Vorsitzender Martin Delius: „[...] Hatten Sie denn das Interesse, immer denselben Wissensstand zu haben wie Herr Körtgen?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „[...] Natürlich muss Herr Körtgen ein Interesse daran haben, wesentlich mehr Detailinformationen zu erhalten. Das war ja letztlich sein Bereich, den er zu vertreten hatte. Ich bin natürlich nicht daran interessiert gewesen, jede Detailinformation zu haben. Natürlich hatten wir da unterschiedliche Wissensstände. Ich war daran interessiert, die Informationen zu bekommen, die man als gemeinsame Geschäftsführung, aber nicht ressortzuständiger Geschäftsführer erhalten muss. Insofern gibt es da natürlich eine Informationsquelle.“

Vorsitzender Martin Delius: „Welche Informationen waren das?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Weiß ich nicht. Also Detailinformationen.“

Vorsitzender Martin Delius: „An welchen Informationen hatten Sie denn ein Interesse?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Für all die Informationen, die ich als Geschäftsführer wissen muss.“

Vorsitzender Martin Delius: „Zählen Sie doch mal auf! Erklären Sie mir das. Welche sind das z. B.?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Also, all die Informationen, die wichtig sind zu beurteilen, ob das Projekt läuft oder nicht läuft.“

Vorsitzender Martin Delius: „Ja, welche sind das denn?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Wie, welche sind das denn?“

Vorsitzender Martin Delius: „Sie waren ja nun lange genug seit Juni 2006 Geschäftsführer der Flughafengesellschaft. Sie werden mir doch erzählen können, was für Informationen für Sie relevant waren bezüglich des Projektes, über die Sie sich dann mit Herrn Körtgen ausgetauscht haben.“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Ich weiß nicht, ob Sie sich mal die Mühe gemacht haben, in diese BBI-Statusreports reinzugucken.“

Vorsitzender Martin Delius: „Ich habe das alles gelesen. Wir machen das hier schon seit ein paar Jahren. Ich möchte das aber gerne von Ihnen wissen. Welche Informationen waren für Sie interessant?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: „Dann wissen Sie doch, was das für Informationen sind.“

Vorsitzender Martin Delius: „Ich frage Sie gerne noch mal: Welche Informationen haben Sie regelmäßig bei Herrn Körtgen abgefragt? Über welche Informationen haben Sie sich mit Herrn Körtgen ausgetauscht? Welche Informationen haben Sie als Geschäftsführer, der nicht direkt für den BER verantwortlich war, interessiert? Welche Informationen waren

³⁹⁸ Wortprotokoll der Vernehmung von Matthias Platzeck, a.a.O., S. 34/35

das?“

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„Alle Informationen, die Sie dem BBl-Statusreport entnehmen können. Gucken Sie da rein, da sehen Sie - -“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Ich habe da reingeguckt.“*

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„Ja, dann wissen Sie es doch. Wieso fragen Sie mich dann, wenn Sie es wissen?“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Herr Schwarz! Ich habe noch ein paar Fragen hier. Wir kommen bestimmt noch darauf zurück. [...]“³⁹⁹*

Die interessanten Umgangsformen des Zeugen Dr. Schwarz erwiesen sich im Laufe der Befragung als steigerungsfähig:

Vorsitzender Martin Delius: *„Es bringt was, wenn ich fünf- oder sechsmal nachfrage. Dann bekomme ich doch eine Antwort auf meine Frage. Großartig!“*

Zelge Dr. Rainer Schwarz: *„Super! Seien Sie doch froh!“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Das machen wir die ganze Zeit so, ich habe den ganzen Tag Zeit.“*

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„Ich auch. Ich habe mir für heute Abend nichts vorgenommen.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Dann sind wir uns ja einig.“*

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„Schön!“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Andere Kollegen sind nicht so geduldig wie ich, stelle ich gerade fest.“*

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„Ich dann wahrscheinlich auch nicht mehr.“⁴⁰⁰*

Bestand im Untersuchungsausschuss darauf, mit der BER-Baustelle nicht befasst gewesen zu sein. Ignorierte, dass er nicht nur qua GmbH-Gesetz zur Kenntnis aller relevanten Vorgänge in der Firma verpflichtet war und vergaß, dass er spätestens seit 2010 über die Probleme am BER informiert war:

Vorsitzender Martin Delius: *„Jetzt ist es so, dass - das macht mich ein bisschen stutzig, wenn Sie das so sagen - Herr Körtgen uns ausgesagt hat, dass er selten Anträge bzw. Vorschläge an den Aufsichtsrat gemacht hat, sondern dass regelmäßig Sie das waren. Sie meinen also jetzt gerade, die Beauftragung der pgbbi mit der Objektüberwachung war nicht eine Sache, die Sie dem Aufsichtsrat vorgetragen haben?“*

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„Wenn Herr Körtgen das gesagt hätte - [Vorsitzender Martin Delius: Das hat er!] -, finde ich das relativ absurd, dass ich Entscheidungen im technischen Bereich getroffen hätte. Das ist völlig abwegig.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Nein, Sie waren ja Sprecher der Geschäftsführung. Insofern waren Sie - das war die Aussage von Herrn Körtgen, und das deckt sich auch mit unseren Erfahrungen aus den Akten, die Sie auch schon angesprochen haben - auch für die Geschäftsführung der Sprecher, der dem Aufsichtsrat Ihre Probleme und Anträge vorgetragen hat. Ist das so richtig?“*

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„Da würde ich doch mal empfehlen, ins Or-*

³⁹⁹ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Rainer Schwarz, 36. Sitzung, 05.12.2014, S. 5/6

⁴⁰⁰ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Rainer Schwarz, a.a.O., S. 32

ganigramm und in die Geschäftsordnung reinzugucken.“

Vorsitzender Martin Delius: *„Also ist das nicht richtig, was ich Sie gerade gefragt habe, was ich gerade gesagt habe?“*

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„In der Geschäftsordnung für Geschäftsführer ist geregelt, dass jeder Geschäftsführer einen eigenen Geschäftsbereich hat, den er wahrzunehmen hat, und das ist so auch erfolgt. – [Vorsitzender Martin Delius: Das heißt, Sie haben - -] – Darf ich jetzt ausreden oder darf ich nicht ausreden, sonst können wir das hier auch beenden?“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Herr Schwarz! Erstens: Wann wir das hier beenden, entscheide ich oder die Mehrheit dieses Ausschusses. Zweitens: Ob Sie ausreden dürfen oder nicht, entscheide ich oder die Mehrheit dieses Ausschusses.“*

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„Ja, da haben wir aber ein Problem, Herr Delius.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Ja, dann haben wir ein Problem, Herr Schwarz.“*

Zeuge Dr. Rainer Schwarz: *„Das glaube ich aber auch.“*

Vorsitzender Martin Delius: *„Das merke ich auch gerade. Überlegen Sie doch mal, warum hier gerade Kollegen den Raum verlassen haben, nachdem Sie sich Ihre Aussagen anhören müssen?“⁴⁰¹*

Kündigung 2013 wg. einer im März 2012 nicht zeitnah dem Aufsichtsrat überreichten Unterlage. Weil die Kündigung erstens nicht zeitnah erfolgt war und die FBB zweitens in diesem Prozess keine großen Anstrengungen unternahm, gewann er die Anfechtung der Kündigung und bekam eine Million Euro zugesprochen.⁴⁰²

► **Wowereit, Klaus**

(SPD) ehemals Regierender Bürgermeister und FBB-Aufsichtsratsvorsitzender; behauptete, der Aufsichtsrat habe seine Kontrollpflichten intensiv und kritisch wahrgenommen: *„Ich glaube, dass der Aufsichtsrat in Gänze seine Kontrollpflichten wahrgenommen hat, und zwar sehr kritisch wahrgenommen hat. Sie können sich vorstellen, dass auch durch die Besetzung dieses Aufsichtsrats - auch mit zwei Ministerpräsidenten und Vertretern des Bundes durch Staatssekretäre - auf höchster Ebene auch so viel Autorität da war, dass natürlich auch eine Geschäftsführung und auch andere da nicht einfach am Aufsichtsrat vorbei- oder ohne überzeugende Argumente durch den Aufsichtsrat kommen bei bestimmten Vorlagen, denen auch zugestimmt werden muss. Ich glaube, dass sowohl von der Intensität der Begleitung wie auch von der kritischen Nachfragesituation her die Aufgaben auch wirklich erfüllt worden sind. Das sage ich jetzt nicht zur eigenen Entlastung, sondern ich habe das als Eindruck von jedem einzelnen Aufsichtsratsmitglied, und Sie können sicher sein, dass diese Sitzungen nicht nur erfreulich waren für diejenigen, die da kontrol-*

⁴⁰¹ Wortprotokoll der Vernehmung von Dr. Rainer Schwarz, 36. Sitzung, a.a.O., S. 14/15

⁴⁰² „Urteil in Berlin. Ex-BER-Chef Rainer Schwarz erhält noch eine Million. Das Berliner Landgericht hat dem früheren BER-Chef Rainer Schwarz Recht gegeben: Seine Kündigung im Juni 2013 war nicht rechtmäßig, so das heutige Urteil. Damit muss ihm sein Gehalt weiter gezahlt werden“, Der Tagesspiegel, 23.10.2014.

liert werden sollten, sondern das war durchaus eine sehr straffe und konzentrierte Kontrolltätigkeit, die da stattgefunden hat, und nicht nur im Aufsichtsrat, sondern auch im Finanzausschuss und im Projektausschuss, die wesentlich dann die Dinge vorbereitet haben, neben dem Präsidialausschuss, der aber eher andere Aufgaben hat.“⁴⁰³ Verantwortlich für die Berufung der Ex-Geschäftsführer Schwarz und Körting. Bestand auf der Feststellung, die Geschäftsführung habe ihm gegenüber versichert, Probleme auf der BER-Baustelle, insbesondere mit der Brandschutzanlage, im Griff zu haben. Sah keine Notwendigkeit eine zweite Meinung von externen Experten einzuholen und reagierte entsprechend auf das Stichwort des Sprechers der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuss:

Ole Kreins (SPD): „[...] Das heißt, wenn jetzt in der Öffentlichkeit suggeriert würde, Experten seien dort nicht vertreten, so ist festzustellen, dass man das ja auch als Experte bezeichnen kann, wenn ein Finanzsenator oder ein Wirtschaftssenator oder ein Vertreter der Berliner Wirtschaft, des Gewerbeverbandes, der Gastronomie und auch bankaffine Aufsichtsratsmitglieder auch von anderen Anteilseignern dort benannt sind, dass man das schon als Experten oder in Großprojekten erfahrene Aufsichtsratsmitglieder benennen kann. Ist das richtig?“

Zeuge Klaus Wowereit: „Na ja, das sogenannte Expertentum wird ja dann heraufbeschworen, wenn man was gegen Politiker sagen will. So, und das muss man sich dann überlegen. Ich meine, wir haben unterschiedliche Beispiele auch bei unseren eigenen Unternehmen gehabt, wo was gut und schief gelaufen ist, und wenn man das alles mal aufbröseln wollte oder in den Bereich der Wirtschaft geht, dann ist das ein Gegensatz, der aus meiner Sicht völlig künstlich konstruiert ist und mit den Fakten und mit der tatsächlichen Situation überhaupt nichts zu tun hat. Und, wie gesagt, die Frage ist ja ganz entscheidend: Wie will man dann die Eigentümerinteressen durchsetzen? - Das kann man mit Externen versuchen, aber ich sage mal, meine Erfahrung ist da ein bisschen was anders. Gerade in dieser Konstellation, mit drei unterschiedlichen Gesellschaftern, auch mit der ja auch in sehr vielen Politikfeldern wie Planungsrechte und Beteiligungsrechte und weiß ich was alles, Luftverkehrsrechte, alles, was damit eine Rolle spielt, glaube ich, dass es nach wie vor richtig ist, dass da die Politik und die Eigentümer dort entsprechend vertreten sind.“⁴⁰⁴

Von der Konsultation eines, z.B. mit Bauablauffragen vertrauten Experten sah der Zeuge Wowereit auch ab, als im Aufsichtsrat die Kündigung des Generalplaners pgbbi beschlossen wurde. Dabei wäre gerade in diesem Fall Expertise gefragt gewesen, die auf die schwerwiegenden Folgen dieser Entscheidung gemacht hätte:

Andreas Otto (GRÜNE): „Eine harte Entscheidung, eine schwere Entscheidung, haben Sie jetzt gesagt. Sie haben gesagt, im Laufe dieser Sitzung haben Sie das entschieden. Sie haben nicht die Kündigung rausgeschickt, das hat dann wahrscheinlich Herr Schwarz gemacht, aber meine Frage zielt wieder ein bisschen auf den Aufsichtsrat, auf die Auf-

⁴⁰³ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, 11. Sitzung, 24.04.2013, S. 34

⁴⁰⁴ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, a.a.O., S. 24

sichts- und Kontrolltätigkeit. Da kommt der Geschäftsführer: Wir haben die Eröffnung verschoben, alles ganz schwierig. Draußen vor der Tür stehen 100 Fernsehkameras. - Und dann sagt der Geschäftsführer: Mensch, wir könnte ja die pgbbi entlassen, und das ist alles ganz fürchterlich, und dann machen Sie eine Anhörung, und dann bestätigt sich das irgendwie usw. Sind Sie in der Situation nicht auf die Idee gekommen, mal irgendjemand Externes zufragen?“

Zeuge Klaus Wowereit: „Nein!“

Andreas Otto (GRÜNE): „Nein. Doll! [...]“⁴⁰⁵

⁴⁰⁵ Wortprotokoll der Vernehmung von Klaus Wowereit, a.a.O., S. 51/52

IV. Fazit

Der BER ist das größte Infrastrukturprojekt in Ostdeutschland. Der Flughafen soll den innerstädtischen Flughafen Tegel ersetzen. Darauf warten viele Hunderttausend Berlinerinnen und Berliner seit inzwischen über vier Jahren. Gleichzeitig sollte der BER ein Vorbild werden für den Umgang mit Belastungen aus dem Flugverkehr. Umfassender passiver Lärmschutz für alle Anrainerinnen und Anrainer wurde von den Regierungen in Berlin und Brandenburg versprochen. Die Wirtschaft versprach sich vom BER eine gedeihliche Entwicklung in der Region und viele Arbeitsplätze. Durch den Namen Willy Brandt sollte der BER auch ein Symbol für die wiedervereinigte Stadt, die wachsende Hauptstadtregion und die Partnerschaft der Länder Berlin und Brandenburg werden.

Die Verwirklichung all dieser Ansprüche steht seit dem 8. Mai 2012 infrage. Die Technik wurde nicht fertig, die Organisation hatte versagt und die politisch Verantwortlichen haben die Probleme nicht erkannt. Der Regierende Bürgermeister Wowereit und der Ministerpräsident von Brandenburg, Matthias Platzeck, verkündeten am 8. Mai 2012 eine baldige Eröffnung „*spätestens in der zweiten Augusthälfte*“. Diese Fehleinschätzung ist symptomatisch für das Handeln vieler Beteiligten am BER. Der Untersuchungsausschuss hat sich insbesondere mit den Verschiebungen der Eröffnung in den Jahren 2010 und 2012, mit den jeweiligen Umständen und Entscheidungen befasst. Die Gegenwart und Zukunft des BER war nicht Gegenstand der Untersuchung, ist aber spätestens bei den Schlussfolgerungen auch in den Blick gekommen.

Multipler Organversagen: Einer der strittigsten Punkte im Untersuchungsausschuss war, welche Verantwortung ein Aufsichtsrat und eine Gesellschafterversammlung für das Gelingen eines Großbauprojektes haben. Sind sie Zuschauer und Geldgeber, oder haben sie eine Überwachungsfunktion und -pflicht? Unsere Fraktion ist zu der Auffassung gekommen, dass die Gesellschafter einer GmbH und die Mitglieder von Aufsichtsgremien die Hauptverantwortung für das Gelingen einer solchen Unternehmung haben. Dem Verteidigungsargument des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit, dass hauptsächlich die Geschäftsführer der FBB und weniger der Aufsichtsrat für das Misslingen des BER verantwortlich seien, muss entgegen gehalten werden, dass er selbst als Aufsichtsratsvorsitzender die Geschäftsführer ausgewählt hatte. Wenn der Aufsichtsrat einzelne Vorgänge nicht mitbekommen oder verstanden hat, so liegt das auch an der mangelnden Qualifikation seiner Mitglieder und vor allem daran, dass z. B. die durch das Land Berlin entsandten Mitglieder keine fachkundige Unterstützung der Senatsbauverwaltung in Anspruch genommen haben. Nicht, als bereits 2010 die Eröffnung verschoben werden musste und auch nicht 2012, als die Frage stand, wie es nach der Absage des 3. Juni weiter gehen sollte. Die damals erfolgte Entlassung des Generalplaners stürzte die Baustelle in ein noch größeres Chaos und muss als Krisenverstärkung und nicht als Krisenmanagement bezeichnet werden. Genauso wie auf ingenieurtechnische Unterstützung aus der Bauverwaltung, verzichtete der Aufsichtsrat auch auf ein eigenes Controlling, das einen Informationsfluss unabhängig von der Geschäftsführung der FBB gewährleistet hätte und so auch vom Bundesrechnungshof empfohlen wurde.

Es bestand seit Planungsbeginn bis spätestens 2012 die Möglichkeit, das BER-Projekt von der FBB abzuspalten und in einer eigenen Baugesellschaft mit qualifizierten Geschäftsführern und Aufsichtsgremien zu bewerkstelligen. Darauf haben die Gesellschafter bedauerlicherweise verzichtet.

Die Gesellschafterversammlung der FBB wird jeweils vom Aufsichtsratsvorsitzenden geleitet. Im Falle von Klaus Wowereit (und aktuell auch Michael Müller) war das der Regierende Bürgermeister von Berlin. Die stimmberechtigten Gesellschaftervertreter sind im Falle Berlins Mitarbeiter des Beteiligungsreferates aus der Finanzverwaltung. Aufgrund ihrer Stellung in der Hierarchie der Berliner Verwaltung kann eine echte Kontrolle der Aufsichtsratsstätigkeit eines Regierenden Bürgermeisters oder gar Kritik daran von ihnen kaum verlangt oder erwartet werden.

Den Untersuchungsausschuss und auch die Öffentlichkeit bewegt die Frage, ob Geschäftsführer und Mitglieder von Aufsichtsgremien der FBB für mögliche Fehlhandlungen haftbar gemacht werden könnten. Zur Klärung dieser Frage hatten die Gesellschafter und die Flughafengesellschaft verschiedene Gutachten anfertigen lassen. Doch Beauftragung und Durchführung der Prüfungen waren nicht unabhängig, weil es Einflussmöglichkeiten der handelnden Personen gab. So bleibt es z.B. bis heute strittig, ob es zu Sorgfaltspflichtverletzungen durch Aufsichtsratsmitglieder gekommen ist. Deshalb muss eine Haftungsprüfung bzgl. der Organe der FBB erneut durchgeführt werden.

Mikado: Wir mussten im BER-Untersuchungsausschuss feststellen, dass viele Beteiligte die Anforderungen an ein solches Riesenprojekt und auf der anderen Seite ihre eigenen Fähigkeiten falsch einschätzten. Dies betrifft gerade die zentralen Akteure: Aufsichtsräte haben nicht hinreichend beaufsichtigt, Geschäftsführer haben nicht effizient geführt, Bauüberwacher haben nicht genügend überwacht, Projektsteuerer haben nicht ausreichend gesteuert.

Denkbar schlechte Voraussetzungen für eine kosten- und termingerechte Fertigstellung und Inbetriebnahme. Bei auffällig vielen befragten Zeugen war wenig die Rede von Fehlentscheidungen oder Selbstkritik. Dafür ist angesichts möglicherweise drohender Haftungsansprüche einerseits ein gewisses Maß Verständnis angebracht. Das Fehlen einer Fehlerkultur war offenbar ein grundsätzliches Problem des Bauvorhabens BER. Insbesondere im letzten halben Jahr vor der geplanten Eröffnung. Bei näherer Betrachtung musste etlichen Beteiligten frühzeitig deutlich sein, dass eine Eröffnung am 3. Juni 2012 nicht mehr erreichbar war. Nachdem im Dezember 2011 klar war, dass die vollautomatische Steuerung der Brandschutztechnik nicht rechtzeitig fertig würde, wurde an einer Übergangslösung, der Mensch-Maschine-Schnittstelle, gearbeitet. Diese Lösung und auch die Verhandlungen mit dem zuständigen Bauordnungsamt waren jedoch eher Rückzugsgefechte als eine echte Chance. Jedoch traute sich niemand, die Wahrheit zu sagen. Wie beim Mikadospiele ging es darum, nicht als erster zu wackeln. Der schwarze Peter dafür lag letztlich beim leitenden Architekten für das Terminal, Hans-Joachim Paap. Als er die Unterschrift für die Fertigmeldung verweigerte und diese Entscheidung in großer Erregung dem Geschäftsführer Dr. Rainer Schwarz mitteilte, „[...] nahm der sein Handy und sagte, dann rufe ich jetzt den Regierenden Bürgermeister an.“⁴⁰⁶

Keiner der befragten Zeugen will einen Überblick über den tatsächlichen Stand des Baugeschehens gehabt haben. Das verwundert insbesondere bei dem für Termine und Abläufe zuständigen Projektsteuerer der Firma WSB-CBP, Christian Manninger, und dem Projektleiter der FBB, Joachim Korkhaus. Die Funktion des Bauherrn hat die FBB insgesamt nicht ausgefüllt.

Architektur und Technik: Das Terminal des BER aus der Feder des Architekturbüros gmp ist ein eindrucksvoller Entwurf. Gleichzeitig ist es ein Beispiel dafür, wie die Zusammenarbeit zwischen Architekten und Haustechnikern misslingen kann. Wir haben festgestellt, dass verschiedene technische Probleme in der baulichen Konstruktion angelegt waren oder im Bauprozess generiert wurden. Das Terminal hat technischen Experimentalcharakter, der sich u.a. in einer höchst

⁴⁰⁶ Wortprotokoll der Vernehmung Hans-Joachim Paap, 24. Sitzung, 14.03.2014, S. 39

komplexen, schwierigen und teuren Brandschutztechnik spiegelt. Die FBB hatte möglicherweise mangels eigenen Fachwissens nicht auf einfachen Lösungen bestanden, sondern sich auf die Installation besonders komplexer Anlagen eingelassen, die nicht erprobt waren und deren Funktionsfähigkeit bis heute strittig ist.

Die sinnvoll gedachte, technisch aber problembehaftete Verbindung von Eingangshalle und darunter liegendem Bahnhof wirft selbst 2016 noch größte Probleme auf. Die Entrauchung im Brandfall wird dabei durch den Luftstrom von Zugfahrten erschwert oder gar unmöglich gemacht.

Die massenhaften Änderungen im laufenden Planungs- und Bauprozess haben das Projekt immer wieder zurückgeworfen. Die Tinte unter dem ersten Bauantrag 2006 war noch nicht trocken, da setzte eine Änderungswelle ein, die eine geordnete und sichere Fertigstellung 2012 letztlich verhinderte. Hervorzuheben sind hier der sogenannte Ebenenshift und die Planung der A380-Brücken im Jahr 2008 – beides nach Baubeginn des Terminals und vom Aufsichtsrat beschlossen. Die Ausschreibungen erfolgten bereits zu diesem Zeitpunkt auf nicht ausreichender Planungsgrundlage, woraufhin Zeitverzug und Mehrkosten vorprogrammiert waren. Die FBB wollte bei den Ausschreibungen aus Zeitgründen nicht auf die notwendige Ausführungsplanung warten. Spätere Umplanungen betrafen die Handelseinrichtungen im Terminal, deren Einbau regelmäßig zu großem Umplanungsaufwand und Verzögerungen führte.

Die komplizierte Entrauchungs- und Brandmeldetechnik bedurfte einer noch komplizierteren computergestützten Steuerung. Die Vergabe der entsprechenden Aufträge an die Firmen Bosch und Siemens führten dazu, dass die Steuerung insgesamt nicht funktionierte, sondern 2013 abermals an Siemens vergeben wurde, ein Doppelauftrag, der viele Millionen Euro verschlang. In diesem Zusammenhang wurde deutlich, dass die Kompetenz zur Begleitung und dem technischen Verständnis derartiger Softwareprojekte bei der FBB wie auch bei Generalplaner und Projektsteuerer in den oberen Hierarchieebenen nicht vorhanden war. Die grundsätzliche Struktur und Arbeitsweise auf der Baustelle entspricht nicht den Anforderungen an einen geordneten Bauablauf. Das belegt eindrucksvoll der Brief des technischen Leiters Jörg Marks, der im August 2014 seinen Dienst bei der FBB antrat und in einem ersten Schreiben an die Belegschaft u.a. bemängelte, dass der Planungsvorlauf zu gering sei, das Konzept der mechanischen Entrauchungsanlage fehle, es immer noch Umplanungen gäbe und die Entscheidungsprozesse undurchsichtig seien.⁴⁰⁷ Zwei Jahre nach der Absage 2012 und mehreren „Neustarts“ ist das eine vernichtende Beschreibung des Zustandes und der Abläufe auf der BER-Baustelle.

Der BER ist spätestens seit 2012 auch eine Goldgrube. Eine große Zahl von Nachträgen der Firmen belegt, dass die Planung und Umsetzung nicht zielgerichtet abgearbeitet wird. Seit 2012 sind mehrere Korruptionsfälle am BER aufgedeckt worden. Anscheinend gibt es auf der Dauerbaustelle gute Gelegenheiten, sich zu bereichern.

Finanzen: Eines der größten Probleme des Projekts BER war - das Geld. Allerdings gab es nicht zu wenig, sondern eindeutig zu viel davon. Zu keinem Zeitpunkt haben sich Finanzsenatoren und –minister den Mehrforderungen der FBB ernsthaft widersetzt. Der Zugang zu immer neuen acht- oder neunstelligen Zuwendungen der Gesellschafter war nicht kompliziert und die notwendige Zustimmung der über derlei Subventionen wachenden EU-Kommission unterstützten Gespräche vor Ort in Brüssel. Das größte Problem des BER ist die überaus großzügige Ausstattung mit öffentlichen Mitteln. Bereits Anfang der neunziger Jahre, es gab weder eine Flughafenplanung noch Standortentscheidung, wurde ein deutlich dreistelliger Millionenbetrag in den märkischen Sand mit

⁴⁰⁷ www.tagesspiegel.de/downloads/10764154/1/brandbriefmarks.pdf ; vgl. auch: „Flughafen Berlin-Brandenburg. Der Schrotthafen von Schönefeld“, Der Tagesspiegel, 29.09.2015

dem Ankauf von nicht benötigten Flächen versenkt. Als nach gescheiterter Privatisierung und Suche nach einem Generalübernehmer für das Terminal der neue Flughafen in Eigenregie gebaut wurde, hätten budgetbewußte Bauherren in eine sorgfältige Vorbereitung investiert. Deren Ziel wäre eine kosten- und termingerechte Fertigstellung, ohne kostenträchtige baubegleitende Änderungen gewesen. In der finanziell komfortablen Lage der FBB konnten derlei Restriktionen ignoriert werden. Als sich Um- und Fehlplanungen sowie Planungs- und Bauverzögerungen häuften und verkündete Eröffnungstermine abgesagt werden mussten, mögen bei der nächsten finanziellen Nachforderung der FBB dem einen oder anderen Vertreter der Anteilseigner Berlin, Brandenburg und Bund Bedenken gekommen sein, ob sich die neuerliche Geldspritze lohne oder man es mit einem Fass ohne Boden zu tun habe. Letztlich wurden die geforderten Mittel jedoch stets zur Verfügung gestellt. Längst wird schlechtem Geld gutes hinterher geworfen und ist der „point of no return“ überschritten. Dabei ist bis heute unklar, wann der BER eröffnet. Und vor allem, ob Betriebskosten, Zinsen und die notwendige Tilgung von Bankkrediten und Gesellschafterdarlehen überhaupt je erwirtschaftet werden können. Unabhängige Experten sehen das sehr kritisch. Im Zweifel muss der Steuerzahler für dieses Projekt bürgen. Die Schlussrechnung für das Großbauprojekt BER steht noch aus.

Lärmschutz: Ähnlich wie bei der Planung und dem Bau des BER, versagte die Flughafengesellschaft inklusive Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung bei der Standortwahl und den sich daraus ergebenden Schutzmaßnahmen für die betroffene Bevölkerung.

Bei der Ermittlung der Auswirkungen des Flugbetriebs wurden sowohl das wahre Ausmaß verschleiert (Flugrouten), als auch die notwendigen Schlussfolgerungen (Nachtflugverbot 22-6 Uhr) nicht gezogen, bei der Umsetzung des Schallschutzes wurden mit Rückendeckung des Aufsichtsrates gesetzliche Regelungen aus Kostengründen zu unterlaufen versucht. Dabei ist völlig klar: Die Betroffenen haben Anspruch auf einen rechtskonformen Schallschutz vor Eröffnung des BER.

Rechnungshof: Die FBB als Unternehmen dreier Gesellschafter ist lange durch das Raster der Prüfung durch die Rechnungshöfe gefallen. Der Grund: Berlin, Brandenburg und der Bund sind alle drei Minderheitengesellschafter. Der Berliner Rechnungshof prüft in der Regel solche privatrechtlichen Beteiligungen, an denen Berlin eine Mehrheit hält. Der Brandenburger Rechnungshof und auch der Bundesrechnungshof haben sich zuletzt so beholfen, dass sie die Tätigkeit der jeweiligen Regierung und Verwaltung in ihrer Rolle als Gesellschafter geprüft haben. Der Berliner Rechnungshof hat bisher weitgehend auf eine Prüfung der FBB und der Gesellschafterrolle des Senats verzichtet.

Untersuchungsausschuss: Nach der Absage der BER-Eröffnung im Mai 2012 haben wir Bündnisgrüne die Einrichtung eines Untersuchungsausschusses angestoßen, der im Herbst desselben Jahres seine Arbeit aufnahm. Rund dreieinhalb Jahre haben wir nun intensiv untersucht, was die Gründe für das Scheitern waren und wer dafür verantwortlich ist. Inzwischen liegt ein umfangreicher Bericht des Untersuchungsausschusses vor. Der Bericht wurde durch die Koalitionsmehrheit beschlossen. Wir haben dagegen gestimmt, weil der Bericht wesentliche Aspekte des BER-Desasters ausblendet und Bewertungen vornimmt, die wir nicht teilen. Die SPD/CDU-Koalition verfolgte eher das Ziel, Berliner Regierungsmitglieder aus der Schusslinie zu nehmen. Aus diesem Grunde müssen wir vom Instrument des Sondervotums Gebrauch machen.

V. Empfehlungen

A. Die öffentliche Hand als Bauherr

B. Unternehmensbeteiligungen steuern

C. Empfehlungen für das BER-Projekt

D. Umsetzung von Schutzbestimmungen für Menschen, Flora und Fauna

E. Parlamentarisches Kontrollinstrument Untersuchungsausschuss schärfen

Es soll sich nicht wiederholen. Dies ist die Minimalforderung der Öffentlichkeit, wenn Verschwendung öffentlicher Gelder oder fehlerhaftes Verwaltungshandeln zu beklagen sind. Parlamentarische Untersuchungsausschüsse sind nicht nur aufgerufen, sich intensiv mit kritisierten Vorkommnissen zu beschäftigen. Von den Abgeordneten in den Untersuchungsausschüssen werden auch Empfehlungen erwartet, die eine Wiederholung der untersuchten Tatbestände verhindern. Wir geben nachfolgend einige Empfehlungen für die Durchführung von Bauprojekten, für die Steuerung von privatrechtlichen Beteiligungen und für das weitere Vorgehen betreffend den BER, zum Schutz von Menschen, Flora, Fauna. Außerdem machen wir Vorschläge für die Praxis in Untersuchungsausschüssen.

A. Die öffentliche Hand als Bauherr

Bauprojekte verantwortlich durchführen: Das Land Berlin muss Bauprojekte besser vorbereiten und qualifiziert durchführen. Bei Projekten, die durch privatrechtlich organisierte Unternehmen durchgeführt werden, muss das Land Berlin seine Gesellschafterrolle qualifiziert wahrnehmen. Z.B. sollen die Mitglieder der Organe von Gesellschaften fachliche Begleitung durch die entsprechenden Senatsverwaltungen anfordern können. Die Bauherrenfunktion muss im Unterschied zum BER so ausgeübt werden, dass der Senat jederzeit verlässlich eingebunden ist und ggf. ein eigenes Controlling aufbauen kann. Das gilt auch für gemeinsame Projekte mit anderen Partnern, selbst wenn Berlin „nur“ Minderheitsgesellschafter ist.

Die öffentliche Hand muss Bauherr und nicht nur Geldgeber sein: Ganz gleich wie groß ein Bauvorhaben ist: Wenn der Bauherr keine klaren Vorgaben macht, sind Terminverzögerungen und Kostenexplosionen programmiert. Bei einem unerfahrenen Bauherren besteht die Gefahr, dass Planungs- und Bauunternehmen mit Nachträgen und erhöhten Rechnungen reagieren. Am BER ist das mehrfach passiert. Wir teilen die Erkenntnis der Reformkommission des Bundes „Bau von Großprojekten“, die kritisiert:

„Öffentliche Finanzierer sehen sich häufig lediglich als Liquiditätsbereitsteller, statt stärker auf eine effiziente Organisationsstruktur zu achten. [...] Projektsteuerer und Architekten können Defizite des Bauherren bei der Fach- und Entscheidungskompetenz nicht vollständig kompensieren.“⁴⁰⁸

Eigene Informationen einholen: Die zuständigen Verwaltungen müssen Zugang zu vollständigen und unverfälschten Informationen haben. Bestehen daran Zweifel, müssen eigene Informations- und Steuerungsmöglichkeiten installiert werden, die nicht ausschließlich von der Geschäftsführung gespeist werden. Im Fall BER haben weder die Beteiligungsverwaltung des Landes Berlin noch die Bürgerschaftsverwaltung, die sich mit der Sicherheit der verbürgten Bankkredite befasst, eigene Kontrollen des Baufortschrittes oder der Einhaltung der Kosten vorgenommen. Sie alle verließen sich letztlich auf die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft und den Aufsichtsrat. Doch auch die Aufsichtsräte hatten keinerlei eigenen Zugang zu Informationen darüber, was am BER funktioniert und was nicht. In solchen Fällen ist es sinnvoll, dass Aufsichtsrat und Gesellschafter ein eigenes Berichtswesen einrichten. Am BER war das unterblieben, um die Geschäftsführer nicht zu verärgern.

Vorbereitung ist alles: Vor dem ersten Spatenstich besteht erheblicher Klärungsbedarf. Viele Fragen müssen beantwortet werden, unter anderem: Was sind die (möglichst) abgeschlossenen Anforderungen des Bauherrn? Liegt eine vollständige Planungsgrundlage vor? Sind hoch komplizierte Lösungen und Experimentalbauten ausgeschlossen? Wer übernimmt Verantwortung für was? Wer macht was wann? Was passiert, wenn festgelegte Arbeitsschritte nicht oder nur teilweise im geplanten Zeit- und Kostenrahmen abgeschlossen werden? Welche Risiken können sich bei den einzelnen Arbeitsschritten ergeben? Mit welchen realistischen Kosten ist zu rechnen? Die häufig feststellbare, den Bau begleitende, Planung von öffentlichen Großprojekten resultiert in der Regel aus Nutzer seitigen Änderungswünschen, die das ursprünglich vorgesehene Budget erheblich überschreiten lassen. Dies sollte grundsätzlich vermieden werden. Sollten dem Bauherrn in der Bauphase Planungsänderungen (z.B. durch neue Vorschriften) unabdingbar erscheinen, muss jeweils eine vollständige Risikoabschätzung nebst absehbarer Mehrkosten und Finanzierung sowie den Auswirkungen auf die einzelnen Gewerke und den Zeitplan vorgelegt werden. Dies sollte gerade auch für Infrastrukturprojekte zum Standard werden, die ihrem Zweck der Daseinsvorsorge gerecht und zügig fertiggestellt werden müssen.

Kostenermittlung verbessern: Zur Vorbereitung eines Bauprojekts gehört eine möglichst verlässliche Kostenermittlung. Je tiefer die Planung geht, desto sicherer kann die Endsumme bestimmt werden. Bisher erfolgt die Entscheidung über die Realisierung eines Bauprojektes zu einem Zeitpunkt, zu dem verlässliche Angaben zu Kosten und Risiken aufgrund des frühen

⁴⁰⁸ Reformkommission des Bundes „Bau von Großprojekten“, Hrsg. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2015, S. 71f.
(https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/reformkommission-bau-grossprojekte-enderbericht.pdf?__blob=publicationFile [4.6.2016])

Planungsstandes oftmals noch nicht vorliegen. Die Reformkommission des Bundes zum Bau von Großprojekten schlägt daher vor, in Haushaltspläne zunächst nur die Planungskosten aufzunehmen. Danach soll eine erneute Beschlussfassung erfolgen, die die Investitionskosten auf Basis der Entwurfsplanung etatisiert oder auf das Projekt verzichtet. Wir regen daher eine entsprechende Änderung von § 24 der Landeshaushaltsordnung an.⁴⁰⁹ Die Vorbereitung muss qualitativ so gut sein, dass Positionen für „Unvorhergesehenes“ weitgehend entfallen können. Dieses Verfahren soll analog auch für solche Bauprojekte gelten, die über privatrechtlich organisierte Unternehmen geplant und errichtet werden.

Umplanungen vermeiden: Die BER-Erfahrung ist eindeutig: Bauprojekte ordentlich vorbereiten, fertigstellen wie geplant und in Betrieb nehmen. Selbst wenn später Umbauten nötig sein sollten: Der Vorteil eines fertigen, betriebsfähigen Objektes, die technische und finanzielle Abgrenzung von Nachbesserungsmaßnahmen überwiegt den Ärger über vermeintlich verpasste Chancen.

Einzigste Ausnahme sind geänderte Vorschriften, deren Missachtung eine Inbetriebnahme verbieten würde. Die entsprechenden Änderungen müssen in allen Belangen durchgerechnet und mittels eines strengen Änderungsmanagements begleitet werden: Umbauten müssen die Ausnahme und nicht die Regel werden, dann wird auch nicht der Kostenrahmen gesprengt.

Planung und Objektüberwachung getrennt vergeben: Ein Problem der Baudurchführung am BER war, dass die Ausführungsplanung und Objektüberwachung gleichermaßen an die pgbbi vergeben war. Die Folge war eine unklare Arbeitsteilung innerhalb der pgbbi, begleitet durch zeitliche Rückstände in der Arbeit. Es bestanden im Nachhinein seitens des Bauherrn Zweifel an der ordnungsgemäßen Durchführung der Objektüberwachung, da es sich faktisch um eine Art „Selbstkontrolle“ handelte. Es wird empfohlen, bei größeren Investitionen (z.B. ab 50 Millionen Euro) derartige Konstruktionen zu vermeiden und grundsätzlich getrennt zu vergeben.

B. Unternehmensbeteiligungen steuern

Kontrollstrukturen in den Gremien abbilden: Berlin ist an zahlreichen privatrechtlich organisierten Gesellschaften beteiligt, so etwa zu 37 % Gesellschafter der FBB GmbH. Die GmbH wird über die Gesellschafterversammlung und den Aufsichtsrat gesteuert. In dem Dreieck Gesellschafter – Aufsichtsrat - Geschäftsführung sind die Aufgaben gesetzlich, vertraglich und über die Beteiligungshinweise der Finanzverwaltung geregelt. Zwischen den Organen muss eine klare Kompetenz- und Aufgabenverteilung bestehen. Bei der FBB lässt sich z.B. an den unterschiedlichen Auffassungen, wer eigentlich den Beschluss zur Entlassung der pg bbi im Mai 2012 getroffen hat, erkennen, dass die Kompetenzen nicht klar oder nicht allen handelnden Personen bekannt waren. Die Geschäftsführung ist für „*alle Handlungen, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt*“ zuständig.⁴¹⁰

Für weiter reichende Beschlüsse gibt es eine Zuständigkeit der Gesellschafterversammlung. Bei der FBB war die Gesellschafterversammlung durch ein Hierarchiegefälle eher in einer schwächeren Rolle gegenüber dem Aufsichtsrat. Die Gesellschaftervertreter sind Mitarbeiter des Beteiligungsreferates der Senatsverwaltung für Finanzen, während im Aufsichtsrat Regierungsmitglieder sitzen. Empfehlenswert ist, den Stellenwert der Gesellschafterversammlung

⁴⁰⁹ Reformkommission des Bundes „Bau von Großprojekten“, aaO., S. 28.

⁴¹⁰ Gesellschaftervertrag der FBB i.d.F. v. 17.11.2011, Amtsgericht Potsdam Handelsregister

zu erhöhen, damit sie neben der Arbeit der Geschäftsführung auch die Arbeit des Aufsichtsrates überwachen kann. Dazu sind ggf. im Gesellschaftervertrag konkrete Festlegungen zu treffen. Senatsmitglieder sollten in den Gremien von wichtigen privatrechtlich organisierten Gesellschaften die Interessen Berlins vertreten und Verantwortung übernehmen. Zu prüfen ist allerdings, ob dafür der Aufsichtsrat oder eher die Gesellschafterversammlung das richtige Organ ist. Für letzteres spricht auch, dass dann in den Aufsichtsrat mehr Personen entsandt werden könnten, die Erfahrungen in dem jeweiligen Wirtschaftszweig mitbringen.

Gemeinsame Unternehmungen erfordern mehr Aufwand: Das Land Berlin ist an der FBB mit einer Minderheit beteiligt. Auch die anderen Gesellschafter (Brandenburg: 37 %, Bund: 26 %) haben einzeln keine Mehrheit. Dadurch kann unter Umständen das Gefühl „minderer“ Verantwortung entstehen. Bei gemeinsamen Unternehmungen muss zusammen mit den anderen Partnern geklärt werden, wer genau wofür zuständig ist. So kann der Vorsitz in Gremien z.B. regelmäßig gewechselt werden und die einzelnen Partner können ihre jeweilige Expertise einbringen. Außerdem muss geklärt werden, welcher Rechnungshof besondere Prüfrechte wahrnehmen kann.

Gremienvertreter qualifizieren: Die Vertreter des Landes Berlin in den Organen Gesellschafterversammlung und Aufsichtsrat müssen qualifizierte Personen sein, die die Unternehmenstätigkeit tatsächlich kontrollieren können. Die Vertreter Berlins brauchen eine adäquate fachliche Zuarbeit aus den infrage kommenden Senatsverwaltungen, damit sie Vorgänge, wie z.B. am Bauprojekt BER, nachvollziehen und in den Gremien sachgerechte Entscheidungen treffen können.

Parlament informieren: Aus den Vorgängen um das BER-Projekt erwächst die Erfahrung, dass das Abgeordnetenhaus nicht umfassend über Probleme der FBB unterrichtet wurde. Der aktuelle Fall des Verzichts auf Forderungen gegen den Großauftragnehmer Imtech im Rahmen einer Insolvenzabwendung belegt erneut, dass die Flughafengesellschaft und der Senat das Abgeordnetenhaus nach wie vor nicht in der erforderlichen Weise über Risiken für das Projekt und den Landeshaushalt informieren. Diese Informationspolitik missachtet das Parlament und die Öffentlichkeit. Regierung und Verwaltungen müssen ihrer Informationspflicht gegenüber dem Abgeordnetenhaus proaktiv nachkommen. Darüber hinaus muss es den Mitgliedern des Beteiligungsausschusses möglich sein, sämtliche Unterlagen der Beteiligungsverwaltung einsehen zu können. Auch ein Akteneinsichtsrecht für Abgeordnete bei Unternehmen, an denen das Land Berlin beteiligt ist, ähnlich dem Recht auf Akteneinsicht in Verwaltungen, wäre zu prüfen.⁴¹¹ Bei Unternehmen, wo sich Risiken abzeichnen, soll das Parlament über einen ausführlichen Risikobericht regelmäßig und zeitnah informiert werden. Bei Beteiligungen wie der FBB, wo drei Gebietskörperschaften die Gesellschafter sind, muss auch die parlamentarische Begleitung und Kontrolle gemeinsam organisiert werden. Dafür könnte z.B. ein gemeinsamer, parlamentsübergreifender Begleitausschuss infrage kommen.

⁴¹¹ Verfassung von Berlin, Artikel 45, Abs. (2)

C. Empfehlungen für das BER-Projekt

Haftungsfrage prüfen: Für mögliche Fehlentscheidungen der Vergangenheit, insbesondere das Krisenmanagement von 2012, die Bewilligung von Beschleunigungsmitteln, als es bereits zu spät war, und die Festlegung unrealistischer Eröffnungstermine des Flughafens, muss erneut eine mögliche Haftung der verantwortlichen Geschäftsführer und Aufsichtsräte geprüft werden. Die im Jahr 2013 durchgeführte Prüfung stand unter Einfluss der an den fraglichen Vorgängen Beteiligten und ist in ihrer Unabhängigkeit zweifelhaft und daher unzureichend. Besonders hinzuweisen ist hier auf das Prinzip der Beweislastumkehr, das in den Beteiligungshinweisen der Senatsverwaltung für Finanzen verankert ist.⁴¹²

Umplanungen vermeiden: Die Fertigstellung des BER ist durch viele Änderungen und Umbauten immer wieder verzögert worden. Dadurch sind auch die Kosten enorm gestiegen. Die Eröffnung und eine sichere Inbetriebnahme sollten als oberstes Ziel konsequent verfolgt werden. Selbst wenn die Kapazitäten bei der Eröffnung schon knapp sein sollten, ist ein kleinerer arbeitender Flughafen ein entscheidender Vorteil gegenüber einer größeren Baustelle. Jede unvermeidbare Veränderung muss mit möglichst genauen Kosten und dem Einfluss auf den Terminplan gegenüber den Aufsichtsgremien der FBB und dem Abgeordnetenhaus dargestellt und begründet werden.

Gremienarbeit verbessern: Nach wie vor verfügt der für Überwachung des BER-Projekts zuständige Aufsichtsrat über zu wenige Mitglieder mit der erforderlichen Kompetenz, Erfahrung und fachlichen Unterstützung durch kompetente Mitarbeiter. Gleiches gilt für die Gesellschaftervertreter und das Bürgencontrolling. Selbst Informationen an das Parlament werden durch den Senat nur unter Vorbehalt gegeben. Möglicherweise kann der Senat die Richtigkeit, etwa der Beantwortung schriftlicher Anfragen von Abgeordneten zum BER-Projekt, nicht selbst beurteilen. Diese Struktur ist kurzfristig verbesserungsbedürftig. In der Zusammenarbeit mit dem Bund und Brandenburg ist zu prüfen, ob sich die Besetzung der Organe bewährt hat oder eine Veränderung bei den Berliner Vertretern nach Brandenburger Vorbild, wo Minister in der Gesellschafterversammlung und nicht im Aufsichtsrat mitarbeiten, angeraten ist.

Rechnungshof einschalten: Die Rechnungshöfe des Bundes und Brandenburgs haben die Flughafengesellschaft bisher immer nur unter dem sehr engen Blickwinkel der jeweiligen Beteiligung geprüft. Der Berliner Rechnungshof hat sich mit der FBB nur am Rande befasst. Eine umfassende Prüfung der Tätigkeit der FBB unter besonderer Beachtung des BER-Projektes hat in den letzten Jahren nicht stattgefunden. Ursache dafür ist möglicherweise, dass es keine Vereinbarung der Gesellschafter gibt, die festlegt, welcher Rechnungshof besondere Prüfrechte bzgl. der FBB wahrnehmen kann. Eine diesbezügliche Vereinbarung wird angeregt.

⁴¹² Senatsverwaltung für Finanzen, Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen vom 17. Februar 2009, Seite 8, Ziffer 42

D. Umsetzung von Schutzbestimmungen für Menschen, Flora und Fauna

Bei der Neuplanung von Infrastrukturprojekten wie einem Flughafen sind Umweltverträglichkeitsprüfungen gesetzlich vorgeschrieben. Diese müssen auf den unterschiedlichen Planungsebenen, bei der Standortauswahl (Raumordnungsverfahren) und im eigentlichen Planfeststellungsverfahren, erfolgen. Dabei erfolgen die Prüfungen in unterschiedlicher Tiefe. Bei der Bewertung der Standorte in der Umweltverträglichkeitsprüfung werden sich für die unterschiedlichen Orte auch unterschiedliche Schwerpunkte der Auswirkungen auf den Menschen und die Umwelt herausstellen. Im Falle des BER lag der Schwerpunkt der Auswirkungen am Standort Sperenberg sicher bei Eingriffen in den Naturhaushalt. Bei Schönefeld war der Eingriff in den Naturhaushalt ebenfalls vorhanden, aber die Auswirkungen auf den Menschen wurden in Schönefeld deutlich höher als in Sperenberg bewertet. Das ergibt sich allein aus der Anzahl der Betroffenen.

Neben dem Aspekt der Umweltverträglichkeit gibt es noch viele weitere Faktoren, die zur Bewertung bei der Standortauswahl herangezogen werden müssen, wie Wirtschaftlichkeit, Finanzierung, Verkehrsanbindung. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte erfolgt die Gesamtbewertung der einzelnen Standorte. Es wird eine vergleichende Bewertung vorgenommen und schließlich die Auswahl des Standortes. Vorausgesetzt, die Standortentscheidung im Falle des BER erfolgte tatsächlich unter sachlichen Gesichtspunkten, wurden hier die hohen Kosten der Verkehrsanbindung für Sperenberg als schwerer wiegender Nachteil bewertet als die Auswirkungen auf den Menschen (Lärmschutz) in Schönefeld. Es wurde davon ausgegangen, dass die Anliegerinnen und Anlieger in Schönefeld ausreichend geschützt werden können und man dafür auch entsprechende Finanzmittel aufwenden will. Allerdings wurden tatsächliche/mögliche Kosten für den Schallschutz bei der Standortauswahl nicht ermittelt bzw. deutlich zu niedrig angesetzt.

Bei einem ehrlichen Vergleich der ohnehin für Schönefeld und für die sonstigen beabsichtigten Verkehrsausbauten (Anhalter Bahn) entstehenden Kosten der Verkehrsanbindung plus der Mehrkosten für den Schallschutz in Schönefeld mit den Kosten für die Verkehrsanbindung von Sperenberg und den dortigen Schallschutzkosten wäre man mit großer Sicherheit zu ähnlichen Kostenhöhen gekommen, so dass die Kosten für die Verkehrsanbindung kein ausschlaggebender Aspekt für die Standortentscheidung gewesen wären. Mit der Entscheidung für Schönefeld wurde die Umweltverträglichkeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erneut geprüft. Theoretisch ist auch hier noch ein Aus des Projekts möglich, wenn die ermittelten Auswirkungen zu Problemen führen, die nicht gelöst werden können. Die Erkenntnisse und Einsichten aus der Standortauswahl für Schönefeld wurden in der Planfeststellung nicht ausreichend berücksichtigt. So wurde ein 24-Stunden-Betrieb beantragt und trotz Kenntnis des wahrscheinlichen Verlaufs der Flugverfahren bewusst ein zu kleines Gebiet untersucht.

Zwar wurden über die damaligen gesetzlichen Regelungen hinaus gehende Schutzziele im Verfahren beantragt und im Planfeststellungsbeschluss bestätigt, aber die Flughafengesellschaft hat gezielt die Schutzziele unterlaufen und für das Nachtschutzgebiet wieder abgesenkt.

Die Betroffenen mussten in zahlreichen Gerichtsverfahren ihr Recht auf die exakte Einhaltung der Schutzziele erstreiten mit der Folge, dass es bis heute vielfältige Probleme bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms gibt.

Mögliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser, Luft, Flora, Fauna oder Auswirkungen auf Erholungsgebiete werden von der Flughafengesellschaft und der Genehmigungsbehörde weiter negiert oder verharmlost. Die Genehmigungsbehörde (Erörterungsbehörde, Planfeststellungsbehörde) lässt es sowohl in der Phase der Vorbereitung der Planfeststellung, als auch im eigentlichen Planfeststellungsverfahren an Neutralität vermissen. Ein solches Vorgehen und noch dazu von einem Unternehmen, das zu 100 Prozent der öffentlichen Hand gehört, ist vollkommen inakzeptabel.

Anforderungen für zukünftige Projekte: Gesetzliche Regelungen und Auflagen müssen grundsätzlich eingehalten werden und dürfen nicht unterlaufen werden. Der neueste technische Stand und aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse, auch wenn sie noch nicht in die aktuelle Gesetzgebung eingeflossen sind, müssen unbedingt in Planungsverfahren berücksichtigt werden. Zumal, wenn dadurch der Schutz der menschlichen Gesundheit oder Umwelt besser gewahrt werden kann. Unternehmen in öffentlichem Eigentum haben hier Vorbildwirkung. Schon in der Phase der Vorplanung von großen Infrastrukturprojekten (z.B. Standortsuche, Trassenwahl) muss die Öffentlichkeit frühzeitig informiert und beteiligt werden. Eine gründliche Analyse der Folgen von Projekten ist unerlässlich. Die Erkenntnisse müssen der Öffentlichkeit frühzeitig zugänglich gemacht werden. Entscheidungen und deren Gründe müssen transparent gemacht und rechtlich überprüfbar sein.

Öffentliche Vorhabenträger/Antragsteller von Projekten und die Genehmigungsbehörden sollten nicht im gleichen Ministerium angesiedelt sein. Die Genehmigungsbehörde muss sich im Genehmigungsverfahren strikt neutral verhalten und darf nicht einseitig den Vorhabenträger beraten oder anderweitig unterstützen und dabei die betroffenen Einwanderinnen und Einwander sich selbst überlassen. Diese Neutralität der Genehmigungsbehörde darf in keiner Phase, insbesondere auch bei der Prüfung in der Umsetzungsphase bzw. hinsichtlich der Einhaltung von Auflagen in Zweifel stehen.

E. Parlamentarisches Kontrollinstrument Untersuchungsausschuss schärfen

Demokratie lebt davon, dass es eine Opposition gibt, die die Regierung kontrolliert. Der parlamentarische Untersuchungsausschuss ist dafür das „schärfste Schwert“ der Opposition. In einem gerichtsähnlichen Verfahren klären Abgeordnete Verfehlungen der Regierungspolitik und von Vorgängen in Verwaltung und Beteiligungsunternehmen auf. Untersuchungsausschüsse würden höchst selten eingesetzt, wenn es allein nach der Mehrheit in den Parlamenten ginge. Denn die stellt in der Regel die Regierung und hat oft eine ganz andere Einschätzung von Vorgängen im Bereich des Regierungshandelns. Interessenkonflikte mit der kontrollierenden Opposition wären programmiert. Deshalb sieht die Verfassung zur Stärkung der parlamentarischen Demokratie das so genannte Minderheitenrecht vor. Demzufolge muss nur mindestens ein Viertel der Abgeordneten den Antrag auf Bildung eines Untersuchungsausschusses stellen und einen Fragenkatalog zur Beschreibung des Auftrages einreichen, um die Einsetzung eines solchen Gremiums zu erreichen. Dies war im Fall BER nicht anders. In den über drei Jahren der Ausschussarbeit hat sich herausgestellt, dass in manchen Fragen die Minderheit, auf deren Antrag der Ausschuss eingesetzt wurde, durch die Regierungsmehrheit überstimmt wurde. Deshalb nachfolgend einige Anregungen, die das Instrument Untersuchungsausschuss unter dem Aspekt der Minderheitenrechte weiter verbessern sollen. Dafür müssen die Bedingungen gegeben sein.

Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses: Ein Minderheitenrecht ist bei der Abstimmung über Inhalte von Abschlussberichten derzeit nicht vorgesehen. Den Oppositionsfraktionen wird lediglich das Instrument eines Sondervotums zugebilligt, um ihre Erkenntnisse und eine eigene Darstellung von Abläufen anzumerken. Der Inhalt des Abschlussberichts hingegen wird von der Regierungsmehrheit bestimmt und verabschiedet. Im vorliegenden Abschlussbericht BER, aber auch im parallel dem Parlament vorgelegten Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses Staatsoper, führte dies zu, unseres Erachtens, politisch motivierten Veränderungen der Berichtsentwürfe.

Untersuchungsausschüsse werden aus konkreten Anlässen eingesetzt, oft sind erhebliche negative Auswirkungen auf öffentliche Finanzen zu beklagen. Es gilt, Ursachen zu identifizieren und auf der Grundlage von Erkenntnissen Empfehlungen auszusprechen, wie künftig ähnliche Schäden für die öffentliche Hand zu verhindern sind. Im Interesse der Dokumentation einer kritischen Untersuchung und Sachaufklärung erscheint es anregenswert, das Minderheitenrecht im Fall durch die Minderheit erzwungener Untersuchungsausschüsse auf das Verfassen und Verabschieden von Abschlussberichten auszuweiten. Sollte über den Inhalt des Abschlussberichtes kein Einvernehmen herzustellen sein, bliebe in diesem Fall gegebenenfalls der jeweiligen Regierungsmehrheit die Möglichkeit, ihre Sicht der Dinge in einem Sondervotum zu dokumentieren. Alternativ denkbar wäre auch, dass in bewertenden Teilen des Abschlussberichtes jeweils Minderheitsmeinung und Mehrheitsmeinung nebeneinander stehen.

Terminierung von Zeugenladungen: Mit Hilfe des Minderheitenrechts kann die Opposition auch Zeugen benennen, an deren Aussage vor dem Untersuchungsausschuss die Regierungsmehrheit möglicherweise kein übermäßiges Interesse hat. Allerdings umfasst das Minderheitenrecht bisher nicht die Bestimmung des Zeitpunktes der Befragung. Darüber entscheidet letztlich die Ausschuss- und damit die Regierungsmehrheit. Mitunter dominieren bei der Regierungsmehrheit wahltaktische Erwägungen die Planung der Sitzungen und beeinflussen damit den Verlauf der Untersuchung. Sollte über die Abfolge von Zeugenbefragungen kein Einvernehmen herzustellen sein, wäre es auch hier im Interesse einer kritischen Untersuchung von Sachverhalten sinnvoll, den Oppositionsfraktionen das Recht der weiteren Planung zu übertragen. Notwendige Voraussetzung wäre eine Ausweitung des Minderheitenrechts auf die Terminierung von Zeugenbefragungen.

Ende der Beweisaufnahme: Über das Ende der Beweisaufnahme entscheidet die Ausschuss- und damit die Regierungsmehrheit. Dies kann zum Beispiel zu Problemen führen, wenn kurzfristig noch Beweisunterlagen über neu Bekanntgewordenes angefordert werden und noch in der Berichterstattung Eingang finden sollen. So geschehen im Untersuchungsausschuss BER. Auch hier empfiehlt sich eine Ausweitung des Minderheitenrechts zu Gunsten einer möglichst vollständigen Untersuchung.

Geheimhaltungsstatus von Unterlagen: Die von Untersuchungsausschüssen angeforderten Unterlagen werden von den Stellen, die die Akten herausgeben oft mit Vertraulichkeitsvermerken versehen. Im Untersuchungsausschuss BER betraf das ca. 70% der Unterlagen. Die dafür angegebenen Gründe (Personendaten, Geschäftsgeheimnisse etc.) konnten nicht immer überzeugen. Vielmehr besteht der Verdacht, dass Vorgänge nicht öffentlich werden sollten, die für Regierungen, Behörden oder Unternehmen unangenehm hätten sein können. Durch diese Praxis wird die Arbeit von Untersuchungsausschüssen nachhaltig erschwert. Die Vorbereitung und Durchführung von Ausschusssitzungen sowie das Verfassen von Abschlussberichten oder Sondervoten unterliegen dadurch erheblichen Einschränkungen, besonders wenn die Aufklärungsarbeit in den Datenraum

verlagert werden muss. Es wird angeregt, auch für solche Fälle die Aufhebung von Vertraulichkeitseinstufungen einem Minderheitenrecht zugänglich zu machen.

Dokumentation: Unterlagen von Untersuchungsausschüssen müssen nach Abschluss der Arbeit grundsätzlich der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Das betrifft mindestens solche Wortprotokolle und Dokumente, die während der Arbeit des Untersuchungsausschusses keiner Vertraulichkeit unterlagen. Darüberhinaus müssen auch solche Dokumente, die über Fußnoten im Bericht erwähnt werden, zumindest für die Mitglieder des Abgeordnetenhauses auch nach Beendigung des Untersuchungsausschusses einsehbar sein.

Die bisherige Praxis, wonach der Präsident des Abgeordnetenhauses über die Einsichtnahme in die Wortprotokolle des Untersuchungsausschusses entscheidet, sollte zugunsten einer generellen Veröffentlichung entsprechend der Regelung in den ständigen Ausschüssen des Abgeordnetenhauses verändert werden.

VI. Anhang

Auszüge aus Wortprotokollen und Dokumenten

- Anlage 1 A.1: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Klaus Wowereit, 12. Sitzung, 07.05.2013, S. 42 - 46
- Anlage 2 A.2: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Klaus Wowereit, 12. Sitzung, 07.05.2013, S. 48 – 51
- Anlage 3 A.3: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Klaus Wowereit, 12. Sitzung, 07.05.2013, S. 77 – 81
- Anlage 4 A.4: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Bodo Mende, 14. Sitzung, 06.09.2013, S. 109 – 113
- Anlage 5 A.5: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Hans-Joachim Paap, 25. Sitzung, 28.03.2014, S. 66 – 67
- Anlage 6 A.6: Auszug aus dem Wortprotokoll d. Vernehmung Dr.-Ing. Manfred Körtgen, 35. Sitzung, 21.11.2014, S. 88 – 90
- Anlage 7 A.7: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Dr.-Ing. Manfred Körtgen, 35. Sitzung, 21.11.2014, S. 94
- Anlage 8 A.8: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Christian Manniger, 38. Sitzung, 09.01.2015, S. 44-45
- Anlage 9 A.9: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 70 – 71
- Anlage 10 A.10: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 76 – 77
- Anlage 11 A.11: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 83
- Anlage 12 A.12: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Werner Gatzler, 50. Sitzung, 16.10.2015, S. 54 – 55
- Anlage 13 A.13: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Solveig Gute, 56. Sitzung, 12.02.2016, S. 34 – 35
- Anlage 14 A.14: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Solveig Gute, 56. Sitzung, 12.02.2016, S. 40 – 42
- Anlage 15 A.15: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Solveig Gute, 56. Sitzung, 12.02.2016, S. 62 – 63
- Anlage 16 A.16: Auszug aus dem Wortprotokoll der Vernehmung Wolfgang Hummel, 59. Sitzung, 08.04.2016, S. 48 – 49
- Anlage 17 B.1: Auszug aus: WSP/CBP: Terminverschiebung Inbetriebnahme BER. Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermine, 15.05.2012 (FBB 253, S. 404 - 405)
- Anlage 18 B.2: Auszug aus: Senatsverwaltung für Inneres und Sport: Vorbereitung der FBB-Aufsichtsratssitzung vom 16.05.2012 (SenInn 3, S. 3 – 7)
- Anlage 19 B.3: Auszug aus: 16.05.2016, a.o. Aufsichtsratssitzung der Flughafen-gesellschaft, TOP 6.: Ursachenanalyse/ 7. Gegensteuerungsmaßnahmen (FBB 254, S. 120 – 123)

**A1 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Klaus Wowerit, 12. Sitzung, 07.05.2013,
S. 42 - 46**

┌

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 42

Nichtöffentliche Sitzung
Wortprotokoll 1UntABER 17/12
7. Juni 2013

Andreas Otto (GRÜNE): In dieser Klageschrift sind Auszüge aus dem Protokoll von dieser Sitzung vom 16. Mai, u. a. auf der Seite 400:

Herr Henkel, Mitglied des Aufsichtsrats, stellt die Frage, was genau in den internen Berichten zur Thematik Entrauchung ausgesagt wurde. Herr Dr. Körtgen, Geschäftsführung der Klägerin, antwortet, dass einzelne Komponenten der Bewertung zum Entrauchungssystem auf Rot gestellt waren, aber die Gesamtbewertung auf Gelb ge-

- stz/vo -

standen habe. Der Vorsitzende erbittet daraufhin eine Erläuterung hinsichtlich der Tatsache, dass nach Herrn Manninger bereits zum Zeitpunkt der Aufsichtsratssitzung am 20. 4. 2012 die Ampel auf Rot hätte stehen sollen. Herr Manninger erläutert dazu, dass WSP CBP bestrebt war, angesichts des hohen Fertigstellungsdrucks aller Gewerke keine negativen Botschaften auf die Baustelle dringen zu lassen.

Das ist zwar verständlich, aber verblüfft natürlich den unbefangenen Leser. Da ist darüber gesprochen worden, dass der Herr Manninger mit seiner Firma WSP CBP sozusagen da die Schaltung der Ampeln vorgenommen hatte. Trotzdem haben Sie sich aber entschlossen, nicht den, der die Ampeln falsch geschaltet hat, rauszuwerfen, sondern die, die zugeliefert haben und gesagt haben: Wir sehen Rot. – Ich versuche bloß, mir das irgendwie zu erklären. Sie haben jetzt ja gesagt, Sie können sich nicht mehr so richtig erinnern, was der Herr Paap im Einzelnen gesagt hat. Vielleicht können Sie noch mal nachzeichnen, was da passiert ist auf dieser Sitzung.

Zeuge Klaus Wowerit: Ich glaube, erstens: Dieser Widerspruch zwischen Manninger, den wir ja, wie gesagt, auch schon mal hier im Abgeordnetenhaus hatten, und der Darstellung der Geschäftsführung ist für mich heute nicht geklärt. Und was meine Erwartungshaltung gewesen wäre gegenüber Herrn Manninger – aber da waren ja dann die Hinweise, dass er nur der Geschäftsführung berichtspflichtig ist usw. –, wenn in dem Controllingbericht die Ampel nicht auf Rot steht, und er ist der Meinung, sie müsste auf Rot stehen, dass er das dann auch gesagt hätte am 20. April in der Sitzung. Das ist nicht erfolgt. Insofern: Wenn da interne Besprechungen stattfinden auch auf Grundlage eines Entwurfs für diesen Bericht und man dann anschließend Korrekturen vornimmt oder das diskutiert und das dann macht, dann müssen sie dazu stehen. Oder er ist so geknechtet worden, dass er unfreiwillig wider besseres Wissen und Gewissen das so vollzogen hat. Dafür habe ich aber jetzt keine Anhaltspunkte. Also insofern ist das der Punkt mit dieser Ampel. Die hätte er dann, wenn er da die Erkenntnisse gehabt hätte, am 20. aus meiner Sicht auch mitteilen müssen.

Zu der Frage mit pg bbi – das ist einfach auch nach den Debatten, die ja da 2010 getroffen worden sind, doch genau die Frage: Wie reagieren Sie jetzt auf diese Vorkommnisse? Was passiert jetzt, auch nach vorne gerichtet? Selbstverständlich hat der Aufsichtsrat diese Frage sich gestellt. Wenn Sie das Protokoll aufmerksam gelesen habe, wovon ich mal ausgehe, dann haben Sie da sicherlich auch gefunden, dass wir sehr intensiv darüber diskutiert haben, ob diese Planungsleistungen besser ersetzt werden können oder ob nicht durch das Ausscheiden da die Lücke entsteht. Das ist ja auch nachvollziehbar. Nun wurde vonseiten der Gesellschaft dargestellt, dass natürlich auch pg bbi mit vielen Subunternehmern arbeitet, die dann auch übernommen werden konnten. Da gab es offensichtlich auch schon Kontakte, da gab es auch dann schon die Pläne, die man auch gesichert hatte, ohne lange Rechtsstreitigkeiten zu machen. Im Nachhinein hat sich herausgestellt, dass da pg bbi durchaus auch konstruktiv war – es war jetzt nicht so, dass die da jetzt sabotiert haben oder weiß ich was –, sodass die Einschätzung von der Geschäftsführung da war, dass es a) notwendig ist, weil es gar kein Vertrauen mehr gibt und auch keine Aussicht auf Besserung, auf bessere Qualität, die abgeliefert wird – der Vertrauensschaden –, dass es besser ist, die zu kündigen und das neu aufzustellen. Dem ist der Aufsichtsrat nach langer Debatte und nach sehr kritischem Nachfragen in unterschiedlichste Bereiche gefolgt.

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 44

Nichtöffentliche Sitzung
Wortprotokoll I UntABER 17/12
7. Juni 2013

Andreas Otto (GRÜNE): Waren Sie darauf vorbereitet, dass da irgendjemand entlassen werden muss an dem Tag?

Zeuge Klaus Wowereit: Nein. Zumindest ist doch logisch, zur Sitzung selber, dass die Überlegung: Wie geht es weiter? Welche Konsequenzen werden gezogen werden? – natürlich jeder für sich auch überlegt hat, und das war eine Variante natürlich. Aber die Diskussion war in der Tat so weit offen, dass auch ein anderes Ergebnis hätte herauskommen können. Aber das ist ja dann Diskussionsprozess. Der ist aber auch wirklich sehr offen und sehr intensiv geführt worden.

Andreas Otto (GRÜNE): Den haben Sie aber nur an diesem Tag in dieser Sitzung geführt?

Zeuge Klaus Wowereit: Den haben wir natürlich im Aufsichtsrat geführt. Ob in der Vorbereitung schon die Sachen sich abzeichneten, ist eine andere Frage, aber, na klar, in der Aufsichtsratsitzung ist das geführt worden, und deshalb haben wir auch noch mal die Beteiligten angehört. Wir haben das ja auch noch mal versucht abzusichern. Es ist ja nicht nur einfach so, dass wir sagen: Die Geschäftsführung schlägt das vor, dann machen wir das so –, sondern wir haben versucht, das noch mal abzusichern mit den Debatten – bis inklusive, wie gesagt, auch Herrn Paap da Gehör verschafft –, damit es auch vor der Entscheidung Gelegenheit zur Stellungnahme gibt. Dass der natürlich davon nicht begeistert war, ist ja auch nachvollziehbar. Ich glaube, das war eine Abwägung, die intensivst erfolgt ist.

Andreas Otto (GRÜNE): Wer hat denn in dieser Sitzung sozusagen den fachlichen Rat gegeben? Nach wem haben Sie sich da gerichtet in diesen fachlichen Fragen?

Zeuge Klaus Wowereit: Die Geschäftsführung macht natürlich die Vorschläge. Die ist ja auch nicht gekündigt worden von uns. Das wird ja immer irgendwie ein bisschen durcheinandergebracht. Also der Aufsichtsrat muss bestimmten Geschäften der Geschäftsführung zustimmen, aber die geschäftliche Handlung an sich erfolgt natürlich durch die Geschäftsführung, nicht durch den Aufsichtsrat.

Andreas Otto (GRÜNE): Also, die Geschäftsführung ist Herr Schwarz. Über Herrn Schwarz haben Sie uns immer gesagt, der hätte mit dem Bau gar nichts zu tun. Die Geschäftsführung ist Herr Körtgen. Den haben Sie an dem Tag oder am frühen Morgen des nächsten Tages ebenfalls entlassen, möglicherweise weil Sie seine Kompetenz bezweifelt haben. Dann war dabei der Herr Manninger. Über Herrn Manninger haben wir jetzt verschiedene Informationen bekommen. Ich weiß nicht, wie doll Sie den verteidigen. Dann war dabei der Herr Paap von pg bbi. Und dann waren Sie dabei als Aufsichtsräte. Und da frage ich mich jetzt, wenn ich so eine bautechnische Frage, Vertragsfragen habe, in jedem Fall Dinge, die sehr hohen Millioenschaden nach sich ziehen können oder auch Millionennutzen mit sich bringen können, wenn ich vor Augen habe: Oh, wie wird das jetzt mit der Fertigstellung? Wie ist die Terminlage? – und in dieser Situation sind nur Leute dabei, in die und deren Fähigkeiten das Vertrauen doch erheblich erschüttert war: Auf wen haben Sie jetzt gehört? Wer hat das vorgeschlagen, dass man genau diese entlässt und nicht alle anderen und wie man da jetzt weiter vorgeht?

- stz/vo -

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 45

Nichtöffentliche Sitzung
Wortprotokoll I UntABER 17/12
7. Juni 2013

Zeuge Klaus Wowereit: Das ist aus der Geschäftsführung gekommen, und ich gehe davon aus, dass das wesentlich von dem Baubereich vorbereitet worden ist. – [Andreas Otto (GRÜNE): Herr Körtgen?] – Herr Körtgen, Herr Korkhaus und die anderen, die damit zu tun haben.

Andreas Otto (GRÜNE): Haben die auch die Entlassung von Herrn Körtgen vorgeschlagen?

Zeuge Klaus Wowereit: Was haben wir?

Andreas Otto (GRÜNE): Haben die auch die Entlassung von Herrn Körtgen vorgeschlagen?

Zeuge Klaus Wowereit: Haben sie nicht.

Andreas Otto (GRÜNE): Das würde mich jetzt auch wundern.

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 46

Nichtöffentliche Sitzung
Wortprotokoll I UntABER 17/12
7. Juni 2013

Andreas Otto (GRÜNE): Haben Sie irgendjemanden außerhalb des Raumes um Rat gefragt?

Zeuge Klaus Wowereit: Der Aufsichtsrat hat stundenlang getagt und hatte keine Standleitung zu irgendwelchen Leuten, die befragt werden sollten.

Andreas Otto (GRÜNE): Also, am Schluss blieb übrig –

Vorsitzender Martin Delius: Herr Otto, darf ich Sie kurz unterbrechen?

Andreas Otto (GRÜNE): Bitte!

Vorsitzender Martin Delius: Das muss ich an der Stelle mal unterbrechen. Das war keine Antwort auf die Frage von Herrn Otto.

Zeuge Klaus Wowereit: Wieso?

Vorsitzender Martin Delius: Sie können sagen, Sie können sich nicht erinnern. Aber wenn Herr Otto fragt, ob Sie jemanden außerhalb des Raumes gefragt haben –

Zeuge Klaus Wowereit: Dann sage ich nein, aber das habe ich mit der anderen Antwort auch gesagt.

**A.2 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Klaus Wowereit, 12. Sitzung, 07.05.2013,
S. 48 – 51**

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 48

Nichtöffentliche Sitzung
Wortprotokoll 1 UntABER 17/12
7. Juni 2013

Andreas Otto (GRÜNE): Ja, schön! Das ist ein Schreiben vom 15. März. Da ist eine fett gedruckte Zwischenüberschrift:

Der Erfolg der Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 ist auch in der neuen Struktur nicht sicherzustellen.

Das ist eine Zwischenüberschrift, fett gedruckt. Da hängt hinten dran ein Brief der Flughafen München GmbH. Da ist eine fette Zwischenüberschrift:

Nichterfüllung der Probebetriebsanforderung

Der letzte Absatz endet so:

Aus rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen, die von ORAT nicht eingeschätzt bzw. bewertet werden können, hat sich der Flughafen Berlin für das Festhalten am 3. 6. 2012 als Eröffnungstermin und gegen Optionen wie Soft-Opening entschieden. Wir müssen darauf hinweisen, dass diese Entscheidung vom Flughafen München aus operativer Sicht nicht mitgetragen werden kann.

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 49

Nichtöffentliche Sitzung
Wortprotokoll I UntABER 17/12
7. Juni 2013

So ein Brief geht am 15. März ein. Der 3. Juni ist nicht mal ganz drei Monate hin, und Sie haben eine Geschäftsführung, die bei so einem Schreiben entscheidet: Das zeigen wir dem Herrn Wowereit nicht. Wir wollen den nicht belasten, der hat so viel zu tun. – Oder gab es eine Fülle von solchen Schreiben, dass das ein Routinevorgang war? Stattdessen verhandeln die einen Monat bis zum 13. April mit McKinsey, und das Schreiben sieht dann ein kleines bisschen anders aus. Innerhalb dieses einen Monats, wäre da nicht Gelegenheit und Verpflichtung gewesen, Ihnen das mitzuteilen?

Zeuge Klaus Wowereit: Das Schreiben von McKinsey vom 14. April 2012 hat die fette Überschrift: „Wichtige zusätzliche Maßnahmen zur Vorbereitung der Inbetriebnahme ergriffen“ und relativiert dieses Schreiben, das Sie eben zitiert haben. Dann müssen Sie das natürlich im Zusammenhang zitieren. Insofern können Sie aus diesem zweiten Schreiben heraus entnehmen, dass es intensive Kontakte gegeben hat, um diese Vorwürfe oder Probleme auszuräumen, und offensichtlich McKinsey selbst zu dem Schluss kommt: Ja, da sind Maßnahmen ergriffen worden. Die Zeitknappheit wird trotzdem auch in dem Schreiben noch beschrieben, aber diese von Ihnen zitierte fette Überschrift taucht in diesem zweiten Schreiben nicht mehr auf, und insofern ist die Frage, die ich Ihnen so nicht beantworten kann, ob zu Recht die Flughafengesellschaft, die Geschäftsführung, davon ausgegangen ist, dass das Problem gelöst ist und der Aufsichtsrat deshalb nicht damit befasst zu werden braucht. Ich gehe davon aus, dass so die Auffassung war.

Vorsitzender Martin Delius: Herr Otto, Entschuldigung! Ein Hinweis: Ich gehe davon aus, dass Sie hauptsächlich aus Ihrer Erinnerung zitieren, denn wir befragen den Regierenden Bürgermeister und nicht seine Unterlagen.

Zeuge Klaus Wowereit: Ja, das Problem bei diesem McKinsey – – Wie gesagt, nach meinen Recherchen – – Wir hatten die gar nicht so. Wir haben uns die dann besorgt, als sie in der Zeitung relevant wurden. Insofern bleibt mir ja nichts anderes übrig, als aus den Dingen zu zitieren, weil das bei uns kein Thema war.

Vorsitzender Martin Delius: Wichtig ist die Einordnung in den Ablauf und Ihre Erinnerung daran. Insofern: Das haben Sie ja gerade getan.

Andreas Otto (GRÜNE): Also, meine Frage war ja, Herr Wowereit: Ist es aus Ihrer Sicht als Aufsichtsratschef ein normaler Vorgang, dass Herr Schwarz Sie nicht damit konfrontiert, dass er Ihnen das nicht weiterleitet?

Zeuge Klaus Wowereit: Das ist eine abstrakte Frage, die ich auch nur abstrakt beantworten kann. Selbstverständlich gibt es bei dem Verhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer immer wieder Probleme in der Vertragserfüllung oder in Auseinandersetzungen darüber. Wir haben es vorhin schon mal erörtert. Bei dem ganzen ORAT-Projekt ist natürlich zeitlich eine Enge entstanden. Wie gesagt, wie jede Baufirma rechtzeitig eine Mängelanzeige oder eine Behinderungsanzeige macht, um ihre eigene Position abzusichern, ist auch nachvollziehbar, dass die Auftragnehmer im Projekt ORAT – dazu gehörte auch der Flughafen München – in ihren Teilbereichen dann, wenn sie feststellen: Ja, da wird es jetzt eng – darauf hinweisen, dass sie für die Erfüllung ihrer Leistung nicht mehr verantwortlich gemacht werden können. Das ist ja auch ein normaler geschäftlicher Vorgang. Deshalb muss man sich dann hinsetzen. Ich hätte es für eine Pflichtwidrigkeit gehalten, wenn hier nicht darauf reagiert worden wäre.

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 50

Nichtöffentliche Sitzung
Wortprotokoll I UntABER 17/12
7. Juni 2013

Hier ist aber offensichtlich darauf reagiert worden, aber der Aufsichtsrat ist nicht mit dem Thema beschäftigt worden. Ob man das hätte trotzdem machen müssen, da sage ich mal: Wenn man so mit den Unternehmen redet, und wenn man zu einer neuen Erkenntnis kommt, dann ist es aus meiner Sicht auch begründbar, dass es dann im Bereich der Geschäftsführung bleibt und nicht zum Aufsichtsrat geht.

Andreas Otto (GRÜNE): Haben Sie Herrn Schwarz mal Anhaltspunkte geben, was Sie als Aufsichtsratschef gern sehen wollen und was nicht? Wonach hat der denn entschieden?

Zeuge Klaus Wowereit: Das bedurfte keiner Anhaltspunkte, weil das zu den Kernaufgaben einer Geschäftsführung gehört und sich das aus der allgemeinen Tätigkeit ergibt. Da gibt es auch keinen Katalog, in welchen Fällen er das macht. Wenn, dann regelt man das in der Satzung, dass da bestimmte zustimmungspflichtige Geschäfte automatisch in den Aufsichtsrat kommen, aber bei den allgemeinen Formulierungen ist das natürlich immer interpretationsfähig.

Andreas Otto (GRÜNE): Hat Herr Prof. Schwarz das aus Ihrer Sicht richtig interpretiert, dass er Sie nicht informiert hat?

Zeuge Klaus Wowereit: Diese Frage habe ich eben schon beantwortet. Ich glaube, das ist zu vertreten, nachdem man sich mit McKinsey auseinandergesetzt hat und Handlungsoptionen gezogen und erarbeitet hat, um die geschilderten Probleme zu lösen. Insofern ist es aus meiner Sicht vertretbar, das nicht mitzuteilen. Wenn es hier keine Lösung gegeben hätte und McKinsey dann auch nach den Debatten klipp und klar erklärt hätte: Wir geben unseren Auftrag zurück, wir können das nicht mehr erfüllen und weiß ich was –, dann wäre sicherlich eine andere Situation gewesen.

Andreas Otto (GRÜNE): Was hat denn in dem Gespräch am 30. März 2012 für ein Thema eine Rolle gespielt, um das Herr Prof. Schwarz ja dringend gebeten hatte?

Zeuge Klaus Wowereit: Ich denke mal, dass wir über die Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung gesprochen haben, und von unserer Seite das Thema, das vorhin schon erörtert worden ist, natürlich dieses PwC-Schreiben.

Andreas Otto (GRÜNE): Die McKinsey-Sache hat nicht eine Rolle gespielt?

Zeuge Klaus Wowereit: Nee.

Andreas Otto (GRÜNE): War es denn üblich, dass Herr Prof. Schwarz Sie dringend um Termine gebeten hat?

Zeuge Klaus Wowereit: Was heißt, dringend um einen Termin gebeten hat? Der war sowieso im Haus, und es war auch zeitnah zu dem nächsten Aufsichtsrat, und insofern setzt man sich auch zusammen, wie man natürlich auch miteinander spricht bei Veranstaltungen, wo man sich trifft. Das ist doch nichts Dramatisches.

Andreas Otto (GRÜNE): Na ja, der Brief, worin er um den Termin bittet, legt ja nahe, dass es ihm um den Termin ging, und nicht, dass er sich kurz vor einer Veranstaltung mit Ihnen zehn Minuten eher treffen wollte, sondern er wollte einen Termin haben.

Zeuge Klaus Wowereit: War ja auch nach der Veranstaltung, nicht vor der Veranstaltung.

Andreas Otto (GRÜNE): Er wollte einen Termin haben und sich mit Ihnen treffen. Dass man das dann organisatorisch verbindet, ist normal, das macht jeder so. Was war der Anlass für diesen dringenden Gesprächswunsch, und was haben Sie da beredet?

Zeuge Klaus Wowereit: Wie gesagt, ich gehe davon aus -- Also, ich weiß es jetzt nicht mehr im Einzelnen. Aber aufgrund der Vorbereitung --

Andreas Otto (GRÜNE): Wer war dabei bei dem Gespräch? War das unter vier Augen?

Zeuge Klaus Wowereit: Nach meinem Kenntnisstand war Herr Prahl noch dabei und Herr Körtgen und Herr Schwarz.

Andreas Otto (GRÜNE): Haben Sie sich Notizen dazu gemacht, Unterlagen, Protokoll?

Zeuge Klaus Wowereit: Nein! – Insofern aufgrund der Vorbereitung ist dieses PwC-Schreiben da garantiert angesprochen worden, und Herr Schwarz wird sicherlich berichtet haben, wie der Stand der Dinge ist. Aber, wie gesagt, es ist dann nichts berichtet worden, was den Inbetriebnahmetermin infrage stellt.

Andreas Otto (GRÜNE): Hat Herr Prof. Schwarz Sie bei diesem Termin gebeten, den Termin zu verschieben?

Zeuge Klaus Wowereit: Nee.

Andreas Otto (GRÜNE): Hat Herr Prof. Schwarz davon gesprochen, dass es angeraten ist, den Termin zu verschieben?

Zeuge Klaus Wowereit: Nein!

Andreas Otto (GRÜNE): Haben Sie ihn danach gefragt, ob der Termin in Gefahr ist?

Zeuge Klaus Wowereit: Wir haben ja keinen Anhaltspunkt dafür gehabt, dass der Termin nicht zu halten ist. Und wenn es so wäre, dann ist selbstverständlich die Verpflichtung, das sofort anzusprechen. Dementsprechend kann ich Ihnen aus der Erinnerung nicht exakt sagen, ob ich die Frage gestellt habe, wie Sie sie eben formuliert haben.

**A.3 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Klaus Wowereit, 12. Sitzung, 07.05.2013,
S. 77 - 81**

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 77

Nichtöffentliche Sitzung
Wortprotokoll 1UntABER 17/12
7. Juni 2013

Harald Moritz (GRÜNE): Dann zu der Verschiebung im Juni 2010. Da gab es auch einen Vorlauf, und Sie haben ja auch gesagt, dass es Varianten gab, die diskutiert worden sind. Hier ist wieder von WSP CBP – in dem gleichen Ordner immer noch – ein Schreiben an Herrn Korkhaus zur Terminsituation, und die empfehlen eben:

Nach Abgleich der aktuellen Situation mit den möglichen Alternativen können wir Ihnen heute, so bedauerlich es auch ist, ein Beibehalten der Eröffnung BBI am 30. 10. 2011 nicht mehr empfehlen. Aufgrund der Notwendigkeit, den Eröffnungstermin anzupassen, empfehlen wir Ihnen eine Verschiebung um zwölf Monate mit einer Eröffnung 28. 10. 2012. Zur Plausibilisierung unserer Empfehlung haben wir uns erlaubt, Ihnen den vergleichbaren Ablauf der Ausbaugewerke des Terminals 2 München aufzuzeigen. Zu dem ebenfalls sehr ambitionierten Bauablauf ist der Ausbau der BBI-Baustelle zehn Monate im Verzug.

Also zu dem Zeitpunkt war der Bau zehn Monate im Verzug. Man hat sich dann für sieben Monate entschieden. Vielleicht können Sie noch mal sagen, warum Sie sich oder der Aufsichtsrat sich für diese Sieben-Monate-Variante entschieden hat.

Zeuge Klaus Wowereit: Weil sie von den Fachleuten so vorgeschlagen worden ist – es gab ja auch Varianten, glaube ich, mit fünf Monaten – und es plausibel erschien, dass diese Siebenmonatsfrist richtig ist, die, wie gesagt, auch noch mal von dem jüngst ins Unternehmen gekommenen und nicht in die Vorgeschichte einbezogenen Dr. Fretter so noch mal bestätigt worden ist. Da kann ein Aufsichtsrat auch nicht einfach sagen, er macht zwölf Monate oder er macht drei Monate, sondern da muss er versuchen, das zu überprüfen. Das haben wir getan, und dann ist es die Verantwortung der Geschäftsführung, ihren selbst vorgeschlagenen Termin dann eben auch einzuhalten. Also, da wird es auch nicht anders gehen.

Harald Moritz (GRÜNE): Aber schon 2008 war ja zeitkritisch, hatten Sie ja selber gesagt. Damals war für den Termin 2011, Eröffnungstermin, denke ich – der stand ja 2008 schon fest, nehme ich mal an –, schon alles kritisch. Schon damals hat man Beschleunigungen gemacht. Und nun baut man sich keinerlei Zeitpuffer ein. Auch hier ist es ja sehr kritisch, Bauverzug zehn Monate. Man beschleunigt da noch mal, was auch Kostensteigerung ist. Haben Sie da nicht mal überlegt: Halt, wir müssen uns hier mal jetzt einen Puffer einbauen, egal, wir versuchen jetzt, hier noch auf dem sicheren Weg voranzugehen?

Zeuge Klaus Wowereit: Diese Frage stand ja am Anfang. Der Puffer war am Anfang auch da, und ich habe gesagt, nachdem die Ausschreibung da nicht den Erfolg gebracht hatte, hätte man natürlich sagen können, was man da verloren hat, schreibt man fort. Und wenn Sie die nächsten Bauprobleme gehabt hätten, wo es eine Verzögerung gegeben hat, hätten Sie monatlich fortschreiben können und immer addieren. Was bringt das? – Das bringt gar nichts, das bringt die Aufforderung, dass alle sich Zeit lassen sollen, denn es passiert ja nichts, es wird immer nur draufgesattelt, und die Kosten steigen, und fertig wird auch nichts. Also ich sage mal: Das ist auch keine Methode.

Ich kann ja verstehen, was Sie damit ausdrücken wollen, und stelle mir ja die Frage immer für neue Vorhaben: Wie will man damit umgehen? – Ich sage mal: Es wird dann auch ohne einen engen Terminplan gar nicht gehen, weil sonst die Konzentration gar nicht da ist. Es darf aber natürlich nicht dazu führen, dass da irrealer Dinge vorgegeben werden, die nie und nimmer einzuhalten sind. Da ist die Grenze, finde ich. Aber jetzt können Sie hier beim U-Bahnbau sagen, da kann ich aus normaler Erfahrung sagen: Na, da sind wir mal gespannt, ob der Termin, der vorgegeben ist, gehalten wird. – Aber soll ich jetzt aufgrund so einer allgemeinen Bauchsache jetzt sagen: Na, dann legt doch noch mal zwei Jahre drauf, dann seid ihr wenigstens nicht in der Diskussion, im Untersuchungsausschuss zu landen und gefragt zu werden, warum das zwei Jahre länger gedauert hat. – Also, das kann doch nicht die Lösung sein.

Harald Moritz (GRÜNE): Die Terminverschiebung an sich von so einem Großprojekt, denke ich, ist auch nicht Gegenstand der Untersuchung, sondern nur, dass das so unerwartet, so plötzlich und mit hohen Kosten für den Steuerzahler verbunden ist. Aber es hat ja vorher auch Terminsetzungen gegeben, eine bestimmte Planung muss bis dann erfolgen. Die sind ja – kann man ja bald sagen – regelmäßig nicht eingehalten worden. Entweder man sanktioniert die Unternehmen, dass die ihre Termine, die sie vielleicht selber gesetzt haben oder die in Absprache mit denen gesetzt worden sind – – Man sanktioniert die dann auch, um was vorgegeben. Aber man kann doch nicht immer nur sagen: Die Unternehmen schaffen die Termine nicht. – Dann heißt es, Nachtrag, Beschleunigung, dann gibt es noch mal eine Kelle drauf. Aber es hat sich ja in den letzten Monaten bis zum Mai gezeigt, dass Beschleunigung und immer noch mehr Menschen auf der Baustelle es auch überhaupt nicht bringen. Irgendwann stehen die Leute sich so in der Quere, und es wird noch viel schlimmer. Deswegen hätten aus meiner Sicht doch viel eher Konsequenzen gezogen werden müssen und nicht immer aus diesen Textbausteinen, die man ja immer interpretieren kann – – Es sind ja keine Konsequenzen erfolgt.

Aber ich will jetzt weitergehen. Ich habe einen guten Satz von Ihnen in der Aufsichtsratssitzung vom Mai 2012 gefunden, kann ich Ihnen richtig zustimmen. Das ist aus dem FBB 254 auf der Seite 122:

Der Vorsitzende fasst zusammen, dass hier ein extrem positives Denken vorgelegen hat und bei der Gesamtbewertung realistische Kriterien gefehlt haben. Eine gewisse Bösgläubigkeit wäre nach den Erfahrungen von 2010 sehr angebracht gewesen.

Stimme ich Ihnen voll zu.

Dann gehen wir vielleicht noch mal auf die 2010er-Verschiebung zurück, und zwar gab es da auch ganz klar benannte Voraussetzungen zur Einhaltung dieses Termins. Da steht z. B.: Er-tüchtigung der Ausführungsplanung –

Amt. Vorsitzender Stefan Evers: Kommt da noch eine Frage?

Harald Moritz (GRÜNE): Ja, kommt sofort! – und keine weiteren Planungsänderungen. Das ist ja in dieser Aufsichtsratssitzung noch mal vorgeführt worden. Eine Folie weiter steht dann:

Im Frühjahr 2011 gab es massive Erweiterungen der Entrauchungsanlage wegen neuer Entrauchungssimulation aus Anpassung Umplanungsbereiche und Pavillon.

Also die Voraussetzung wäre eigentlich, keine Planänderungen mehr, und dann kommen im Frühjahr 2011 gravierende Änderungen. Wie haben Sie denn darauf reagiert im Jahr 2011, auf diese gravierenden Änderungen? Hätte man da nicht sagen müssen: Halt, jetzt müssen wir alles wieder auf den Prüfstand stellen?

Zeuge Klaus Wowereit: Wenn die Geschäftsführung Erweiterungen vorschlägt, dann muss sie selbstverständlich auch vorher geprüft haben: Sind die zu verwirklichen? Wenn das zu Beeinträchtigungen führt, ist das machbar, oder ergeben sich daraus andere Konsequenzen? – Also insofern ist der Aufsichtsrat davon ausgegangen, wenn die Freigabe für den Pavillon gegeben wird, dass das natürlich geklärt ist, dass das nicht zu diesen Verwerfungen führt. Sonst hätte es dargestellt werden müssen, und dann hätte man sagen können: Ist es uns das Risiko wert, oder ist es uns das nicht wert? – Ist aber nicht dargestellt worden.

Also insofern: Die direkte Verbindung, erst mal der isolierte Pavillon neben dem Hauptterminal, dass der so massive Einflüsse hat auf die Entrauchungsanlage oder auf die allgemeine Planung, dass allein dadurch, dass das Ding gebaut wird, das ganze Ding stoppt – – Dann hätte ich mal gesagt, hätten wir den Pavillon doch nicht gebaut. Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Aufsichtsrat dann gesagt hätte: Dann bauen wir einen Pavillon. – Dann hätte es eine andere Lösung geben müssen für die Sicherheitsfragen oder weiß ich was. Das ist aber so nicht dargestellt worden.

Ich erwarte auch in dem Projekt – – Das ist ja auch so ein Vorwurf von pg bbi, der da immer gemacht wird: Da gab es immer Tausende von Änderungen bis hin zu Zahlen. – Auch da ist mittlerweile den Leuten, die sich mit der Materie beschäftigt haben, ja klar, dass es immer Tausende von Änderungen gibt bis zum Schluss, die auch nicht schlimm sind. Die entscheidende Frage ist ja: Welche systemrelevanten Änderungen gibt es, die dann in der Tat die gesamte Planung zu Fall bringen? – Und das ist nicht auf den Punkt gebracht worden, jedenfalls nicht bei den Pavillons.

Harald Moritz (GRÜNE): Es ging ja hier um diese Änderungen überhaupt bei der massiven Erweiterung der Entrauchungsanlage. Es ist doch klar: Diese Voraussetzungen, die den Termin 3. 6. 2012 gesetzt haben, sind ambitioniert gewesen – dieser Termin. Da sind Voraussetzungen gesetzt worden, und die werden nicht eingehalten. Da muss doch dann auch aus dem Aufsichtsrat kommen: Welche Konsequenzen müssen da jetzt gezogen werden?

Zeuge Klaus Wowereit: Nein, das muss nicht aus dem Aufsichtsrat kommen, sondern das muss von der Geschäftsführung kommen, die ja diesen Vorschlag gemacht hat. – [Oliver Friederici (CDU): So ist es!] – Tut mir wirklich leid!

Harald Moritz (GRÜNE): Aber Sie kennen doch die Bedingungen als Aufsichtsratsvorsitzender, und Sie können doch nicht immer nur warten. Es wird ja auch im Aufsichtsrat oder im Projektausschuss besprochen worden sein, dass es da wieder massive Änderungen gibt. Da müssen doch – Sie oder Ihre Mitarbeiter sitzen ja auch im Projektausschuss – die Alarmglocken läuten: Halt, hier sind jetzt wieder massive Änderungen, nicht irgendwelche kleinen, die da laufend kommen, sondern massive Änderungen! Hier müssen wir aber jetzt ganz kritisch nachfragen. Geht das alles überhaupt noch?

Zeuge Klaus Wowereit: Natürlich, bei der Verwirklichung der Pavillons hat es diese kritische Nachfrage auch gegeben, und es war ja auch nie geplant, dass die Pavillons fertig gewesen wären zum Eröffnungstermin. – [Harald Moritz (GRÜNE): Das habe ich ja nicht gefragt!] – Insofern hätte es da eh eine Überlappung gegeben. Aber, wie gesagt, wenn Erkenntnisse da waren, dass allein mit der Tatsache, dass ich da neue Pavillons baue und plane, damit direkt wie beim Dominoeffekt die anderen Dominosteine da umfallen, dann hätte das dargestellt werden müssen. Das ist aber so nicht dargestellt worden.

Harald Moritz (GRÜNE): Ja, bei den Pavillons war klar, dass die 2013 erst eröffnet werden sollten. Aber die anderen Sachen – –

Zeuge Klaus Wowereit: Ja, aber da ist ja das Entscheidende offensichtlich – gehen ja heute einige davon aus –, dass eben dadurch die Komplexität dieser Entrauchungsanlage sich noch mal verschärft hat, und das ist so nicht dargestellt worden. Insofern haben die Pavillons da schon – – Es wird jetzt jedenfalls von einigen Gutachtern gesagt, dass die da schon einen Einfluss haben. Aber das ist so nicht dargestellt worden. Dann hätte man, wie gesagt – – Das ist ja eine Abwägungsfrage. Die Mitteilung, die Sicherheitsmaßnahmen ändern sich – dadurch brauchen Sie eine andere Konfiguration, die Halle reicht nicht aus, also Erweiterung –, wie ist die Lösung dafür? Da hat man ja lange überlegt, was macht man, so und so, und dann ist man auf diese Pavillonlösung gekommen. Ist ja eine Lösung. Damit verbunden war dann aber auch eine Zeitverschiebung, und die hat man ja dann auch gemacht, auch in Ordnung. Aber natürlich, wenn man dann weiß, dass die TGA sich so wesentlich dadurch verändert, dann muss man es auf den Tisch packen. Dann muss man abwägen, ob das in der Tat eine Lösung ist, die den Eröffnungstermin killt. Dann kann man das machen, aber dann hätte man in dem Moment schon mal sagen müssen, jetzt verschiebt man – beispielsweise. Das wäre eine Lösung gewesen, oder zu sagen: Den Pavillon baue ich nicht, ich suche eine andere Lösung.

Harald Moritz (GRÜNE): Na gut! Die Entscheidung bezüglich der Pavillons ist ja dann im Juni 2010 mit dieser Verschiebung beschlossen worden. Aber im Frühjahr 2011 gab es ja dann die nächsten erheblichen Probleme. Anscheinend trifft auch für Sie dieser Satz zu, dass Sie da zu gutgläubig oder nicht bösgläubig genug waren und alles geglaubt haben. Oder wie sehen Sie das?

Zeuge Klaus Wowereit: Ich glaube schon, dass wir – nicht nur ich, sondern insgesamt der Aufsichtsrat – das notwendige Maß an Bösgläubigkeit auch hatten. Aber auch da stoßen wir an Grenzen. Das will man zwar nicht gern hier hören, aber es ist so. Denn da können Sie dann

A.4 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Bodo Mende, 14. Sitzung, 06.09.2013, S. 109 – 113

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 109

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll 1 UntABER 17/14
6. September 2013

Vorsitzender Martin Delius: Die Öffentlichkeit ist ausgeschlossen. Dann sind wir im nicht-öffentlichen Teil der Befragung von Herrn Mende. Ich fange mal an, und zwar mit einem Schreiben an Sie vom 9. 2. 2012, bei uns zu finden im Ordner der Senatskanzlei 772 auf Seite 6, Seite 12 der Niederschrift bzw. Seite 18 im Ordner – für die Kollegen. Es geht um die Niederschrift der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 1. Dezember 2011. Also wir sind jetzt wieder in dem Vorvorjahr. Darin ist zu lesen, dass Herr Körtgen zu Zulassung und Einbau der Brandschutzklappen für die Entrauchungsanlage referierte – ich zitiere –:

Ergänzend weist er auf die jüngst aufgeworfene Problematik zum Thema Brandschutz hin.

Wie gesagt, Finanz- und Prüfungsausschuss, 1. Dezember 2011. Das ist ja schon, auch wenn es ein Finanzausschuss war, ein deutlicher Hinweis im Dezember, von dem ich annehme, dass auch die Senatskanzlei davon Kenntnis erlangt hat – hoffe ich mal. Die Frage ist: Wie sind Sie an der Stelle damit umgegangen?

Zeuge Bodo Mende: Diese Sache ist jetzt Finanz- und Prüfungsausschuss 1. Dezember?

Vorsitzender Martin Delius: 1. Dezember!

Zeuge Bodo Mende: 1. Dezember. Wann war die Aufsichtsratssitzung?

Vorsitzender Martin Delius: Gute Frage!

Zeuge Bodo Mende: 6. oder 7.

Vorsitzender Martin Delius: Ja, ja! Also die Klausurtagung war ein bisschen später.

Zeuge Bodo Mende: Wie gesagt, da ist jetzt für mich – – Der Finanzausschuss wurde nicht vom Regierenden Bürgermeister wahrgenommen, wurde auch nicht von mir wahrgenommen. Aber spätestens – das kann ich einfach nur sagen – in der Aufsichtsratssitzung war klar, dass es dort eine Problemlage gibt.

Vorsitzender Martin Delius: Das heißt, Sie haben keine Erinnerung daran, dass Ihnen vier, fünf Tage vorher schon bekanntgeworden ist, dass es das Problem gab?

Zeuge Bodo Mende: Ist denn dieses Schreiben, wenn am 1. der Finanzausschuss getagt hat, unmittelbar – – Ist da eine Paraphe drauf, wann ich es möglicherweise abgezeichnet habe? Gibt es eine Paraphe, wann ich es überhaupt bekommen habe?

Vorsitzender Martin Delius: Nein! Die Niederschrift ist Ihnen allerdings am 9. 2. zugegangen, also die ist erst im nächsten Jahr zugegangen. Die Frage ist jetzt: Gab es darüber hinaus eine Abstimmung in der Zeit vor der Sitzung? Sie hatten ja gesagt, es gibt Referentenrunden, und auch aus den Ausschüssen wird berichtet, es gibt Vorbereitungstreffen. Es ist für mich nicht ganz plausibel, dass so eine Aussage, die ja schon recht bemerkenswert ist, auch im Dezember 2011, dann nicht bei Ihnen in der Senatskanzlei gelandet ist und da nicht auch zu Prozessen geführt hat, sich damit auseinanderzusetzen in Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung.

Zeuge Bodo Mende: Ich weiß eben nicht, ob diese Auszüge uns dann schon vor der Aufsichtsratssitzung vorlagen oder zumindest so kurzfristig vorlagen, dass da nur noch die Aufsichtsratssitzung selber eine Rolle spielte und dann entsprechend natürlich auch die Vorbereitung auf die Aufsichtsratssitzung konzentriert war.

Vorsitzender Martin Delius: Okay, damit muss ich jetzt leben. Wie gesagt, uns erscheint es nicht plausibel, dass erst im Februar des nächsten Jahres quasi offiziell an Sie berichtet wurde. Aber wenn Sie das jetzt nicht widerlegen oder bestätigen können --

Zeuge Bodo Mende: Das ist auch das Problem der Kapazitäten der Flughafengesellschaft wahrscheinlich gewesen, dass dieses offizielle Protokoll eben erst entsprechend im Februar kam. Da wir sowieso nicht im Finanzausschuss sind, ist das sowieso für uns nicht die entscheidende Handlungs--

Vorsitzender Martin Delius: Es wäre schon wünschenswert gewesen in der Situation, dass jetzt auch z. B. -- ich glaube, da war er noch Mitglied -- Herr Sundermann im Finanzausschuss Ihnen dann auch innerhalb des Senats eine Nachricht gibt über solche Probleme.

Zeuge Bodo Mende: Einen Augenblick! Wir müssen jetzt auch an der Stelle ganz korrekt sein. Im Dezember wurde berichtet über die Probleme bei der Entrauchungsanlage hinsichtlich der Zulassung der Klappen, weil diese Zulassung der Klappen bislang nicht gegeben war an der Stelle. Diese Zulassung der Klappen musste also durch eine Zulassung im Einzelfall beantragt werden. Diese Sache übrigens hat nicht zu dem K.-o.-Kriterium geführt. Diese Zulassungen im Einzelfall sind überall erfolgt. -- Das jetzt nur zur Klarstellung, dass das eben auch nicht der Punkt war, der dann letztendlich zu dieser Verschiebung geführt hat.

Vorsitzender Martin Delius: Okay -- abgesehen davon, dass es auch noch interessant ist, dass er, wenn man das dem Protokoll entnimmt, eher in so einem Nebensatz auf die Problematik hinweist, denn da steht: Ergänzend weist er auf die jüngst aufgeworfene Problematik hin. -- Aber das sei mal dahingestellt.

Dann kommen wir mal zu dem angekündigten Vermerk bezüglich des Risikomanagements der Flughafengesellschaft. Ich hatte Ihnen das in der öffentlichen Befragung schon angekündigt. Es handelt sich dabei um einen Vermerk von Herrn Kreuch (phonet.).

Zeuge Bodo Mende: Der berühmte Vermerk von Herrn Kreuch (phonet.). Es war natürlich klar, dass der hier eine Rolle spielt.

Vorsitzender Martin Delius: Und zwar vom 9. Juni 2011 -- [Zeuge Bodo Mende: Ja!] --, bei uns Senatskanzleiordner 762, Seite 65 ff. Zu der Aufsichtsratssitzung vom 24. Juni 2011 entstand der Vermerk. Darin heißt es -- ich frische das noch mal auf --:

Das Risk Management der FBS verdient daher nach Einschätzung des Unterzeichnenden seinen Namen nicht. Anstatt potenzielle Risiken beim Bau des BBI frühzeitig, also bei noch geringer Eintrittswahrscheinlichkeit, zu identifizieren und damit mittelfristige Finanzierungsprognosen zu ermöglichen, werden sogenannte Risiken

-- in Anführungsstrichen --

mit hoher Realisierungstendenz kurzfristig benannt und sind nach dem Willen der Geschäftsführung sogleich zeitnah in die Prognose zu überführen. Es handelt sich somit bei dieser Form des Risk Managements weniger um eine Früherkennung von potenziell negativen Einflussfaktoren als vielmehr um die Anmeldung von kurz vor ihrem Eintritt stehenden Kostensteigerungen.

Sie waren ja in der öffentlichen Sitzung recht vorsichtig, was die Kritik am Risikomanagement angeht – so möchte ich es formulieren. Das ist ja schon eine sehr deutliche Kritik. Sie haben das mitgezeichnet.

Zeuge Bodo Mende: Ganz bewusst!

Vorsitzender Martin Delius: Der Inhalt ist Ihnen also – haben Sie ja schon zugegeben – bekannt. Was ist daraus gefolgt?

Zeuge Bodo Mende: Also zum einen muss ich jetzt insgesamt – Stichwort: Ausbildung von bestimmten jungen Menschen – sagen, dass Herr Kreuch (phonet.) einer der profiliertesten Referendare war, die wir bislang da gehabt haben. Das war sehr gut. Insoweit hat er sich da auch ganz kritisch mit der Sache auseinandergesetzt. Das hat er auch in diesen Vermerk gepackt. Ich hätte natürlich jetzt ohne Weiteres die Möglichkeit gehabt, das entsprechend zu stoppen oder selber zu korrigieren oder Ähnliches. Das war überhaupt nicht mein Bestreben, das ist gar nicht mein Bestreben, sondern das muss genau in der Form als eine Alternative oder als eine Position zu diesem Ganzen auch dargestellt werden. Eine gewisse Reserviertheit gegenüber dem Berichtswesen der Flughafengesellschaft war immer schon so unterschwellig vorhanden. Da gibt es die Stichworte:

Vorsitzender Martin Delius: Auch bei Ihnen?

Zeuge Bodo Mende: Auch bei mir! – Prognose, Handlungsrahmen, erster Mehrbedarf, zweiter Mehrbedarf und ich weiß nicht was. Das heißt, dass es allein schon über die Vielzahl von Begrifflichkeiten natürlich Möglichkeiten der Verschleierung gibt, das ist ganz klar, und das ist etwas, was wir natürlich eigentlich nicht gut finden. Aber es waren bislang nur Möglichkeiten. Und diesen Vermerk von Herrn Kreuch (phonet.) haben wir dann auch versucht, entsprechend in der Referenten- und Referentinnenrunde schon mal allein so zu vertreten. Da war schon die erhebliche Reserviertheit der anderen Referentinnen und Referenten vorhanden, da etwas umzustellen, das muss man einfach sehen, weil die Geschäftsführung einfach das Plus hatte, dort auch eine sehr starke Machtstellung – wenn man das mal so sagen will – zu haben und ein Grundvertrauen auch zu haben zu dem damaligen Zeitpunkt.

Vorsitzender Martin Delius: Okay! Jetzt muss ich das ein bisschen auseinandernehmen, das bringt mich schon mal weiter: Sie haben das in der Referentenrunde zur Vorbereitung für den 24. Juni vorgebracht.

Zeuge Bodo Mende: Ja, wenn ich das richtig im Kopf habe, ja.

Vorsitzender Martin Delius: Okay! Die Geschäftsführung lassen wir jetzt mal raus. Haben sich die anderen Referenten, also die Referentinnen und Referenten der anderen Anteilseigner, die ja bei den Runden zugegen sind, kritisch zum Vermerk geäußert?

mit hoher Realisierungstendenz kurzfristig benannt und sind nach dem Willen der Geschäftsführung sogleich zeitnah in die Prognose zu überführen. Es handelt sich somit bei dieser Form des Risk Managements weniger um eine Früherkennung von potenziell negativen Einflussfaktoren als vielmehr um die Anmeldung von kurz vor ihrem Eintritt stehenden Kostensteigerungen.

Sie waren ja in der öffentlichen Sitzung recht vorsichtig, was die Kritik am Risikomanagement angeht – so möchte ich es formulieren. Das ist ja schon eine sehr deutliche Kritik. Sie haben das mitgezeichnet.

Zeuge Bodo Mende: Ganz bewusst!

Vorsitzender Martin Delius: Der Inhalt ist Ihnen also – haben Sie ja schon zugegeben – bekannt. Was ist daraus gefolgt?

Zeuge Bodo Mende: Also zum einen muss ich jetzt insgesamt – Stichwort: Ausbildung von bestimmten jungen Menschen – sagen, dass Herr Kreuch (phonet.) einer der profiliertesten Referendare war, die wir bislang da gehabt haben. Das war sehr gut. Insoweit hat er sich da auch ganz kritisch mit der Sache auseinandergesetzt. Das hat er auch in diesen Vermerk gepackt. Ich hätte natürlich jetzt ohne Weiteres die Möglichkeit gehabt, das entsprechend zu stoppen oder selber zu korrigieren oder Ähnliches. Das war überhaupt nicht mein Bestreben, das ist gar nicht mein Bestreben, sondern das muss genau in der Form als eine Alternative oder als eine Position zu diesem Ganzen auch dargestellt werden. Eine gewisse Reserviertheit gegenüber dem Berichtswesen der Flughafengesellschaft war immer schon so unterschwellig vorhanden. Da gibt es die Stichworte:

Vorsitzender Martin Delius: Auch bei Ihnen?

Zeuge Bodo Mende: Auch bei mir! – Prognose, Handlungsrahmen, erster Mehrbedarf, zweiter Mehrbedarf und ich weiß nicht was. Das heißt, dass es allein schon über die Vielzahl von Begrifflichkeiten natürlich Möglichkeiten der Verschleierung gibt, das ist ganz klar, und das ist etwas, was wir natürlich eigentlich nicht gut finden. Aber es waren bislang nur Möglichkeiten. Und diesen Vermerk von Herrn Kreuch (phonet.) haben wir dann auch versucht, entsprechend in der Referenten- und Referentinnenrunde schon mal allein so zu vertreten. Da war schon die erhebliche Reserviertheit der anderen Referentinnen und Referenten vorhanden, da etwas umzustellen, das muss man einfach sehen, weil die Geschäftsführung einfach das Plus hatte, dort auch eine sehr starke Machtstellung – wenn man das mal so sagen will – zu haben und ein Grundvertrauen auch zu haben zu dem damaligen Zeitpunkt.

Vorsitzender Martin Delius: Okay! Jetzt muss ich das ein bisschen auseinandernehmen, das bringt mich schon mal weiter: Sie haben das in der Referentenrunde zur Vorbereitung für den 24. Juni vorgebracht.

Zeuge Bodo Mende: Ja, wenn ich das richtig im Kopf habe, ja.

Vorsitzender Martin Delius: Okay! Die Geschäftsführung lassen wir jetzt mal raus. Haben sich die anderen Referenten, also die Referentinnen und Referenten der anderen Anteilseigner, die ja bei den Runden zugegen sind, kritisch zum Vermerk geäußert?

Zeuge Bodo Mende: Nein! Es ist nicht so, dass wir dort einfach Vermerke verlesen oder verteilen können, so passiert das nicht, sondern man sagt grundsätzlich, ob denn nicht die bisherige Struktur des ganzen Risk Managements verbesserungswürdig sei.

Vorsitzender Martin Delius: So vorsichtig haben Sie das gemacht als Referent des Vorsitzenden?

Zeuge Bodo Mende: Man formuliert es auch entsprechend so, dass die Geschäftsführung einen leichten Weg findet, sich der Kritik anzuschließen und das dort entsprechend natürlich handlungsleitend zu ändern. Im Grundsatz war das aber nicht erfolgreich, das muss man ganz klar so sagen.

Vorsitzender Martin Delius: Ich muss noch mal genau nachfragen: Wie haben die Referentinnen und Referenten der anderen Anteilseigner auf diese Kritik reagiert?

Zeuge Bodo Mende: Da wurde letztendlich gesagt: Wir haben dieses System entsprechend gemeinsam ausgearbeitet, wie das insgesamt alles aussieht. Die Geschäftsführung hat Belege dafür, warum sie das wie macht usw. – Wenn ich das jetzt noch richtig rekapituliere. Dass im Endeffekt die Geschäftsführung gesagt hat, dass, wie wir es machen, der richtige Weg ist, der richtige Ansatz ist!

Vorsitzender Martin Delius: Und dem haben die anderen Referenten auch zugestimmt?

Zeuge Bodo Mende: In der Tat – mit letztendlich auch der entscheidenden Sache, die auch immer vom Bund in dem Zusammenhang kommt: Es ist Sache der Geschäftsführung, das zu bewerten und nicht Sache des Aufsichtsrats, die Sache zu seiner eigenen Entscheidung zu machen, weil dann die Haftungsgrenze sich genau verschiebt von der Geschäftsführung weg in den Aufsichtsrat hinein. Und da war der Bund ganz strikt, sowohl Bundesfinanzministerium als auch Verkehrsministerium, die gesagt haben: Das geht auf keinen Fall. Das lassen wir nicht zu.

Vorsitzender Martin Delius: Okay! Wer war bei der Geschäftsführung, auf der Seite, anwesend bei der Referentenrunde?

Zeuge Bodo Mende: Daran erinnere ich mich jetzt nicht mehr. Ich gehe aber davon aus, dass beide anwesend waren.

Vorsitzender Martin Delius: Beide Geschäftsführer.

Zeuge Bodo Mende: Die sind beide eigentlich immer gekommen.

Vorsitzender Martin Delius: Können Sie sich noch erinnern, wie die auf die dann auch vorsichtig vorgebrachte Kritik reagiert haben?

Zeuge Bodo Mende: Das weiß ich einfach nicht mehr. Dafür war es wiederum auch – – Wie soll man sagen? – Erst im Nachhinein gewinnt ja der Vermerk eine ganz besondere Brisanz. Zu dem damaligen Zeitpunkt war er ein Beitrag, ein kritischer Beitrag im Gesamtgefüge.

Vorsitzender Martin Delius: Wobei der Vermerk ja noch weitergeht: Wenn ich mich richtig erinnere, ist ja in dem Vermerk dann auch noch die Empfehlung, dem Antrag auf Prognoseerhöhung aus diesem Grund nicht zuzustimmen. Es ging um einen speziellen Antrag, und dann gab es diese allgemeine Formulierung über das generelle Vorgehen und dann eben die Empfehlung, auch dem Antrag nicht zuzustimmen, weil eben das allgemeine Vorgehen so kritikwürdig war – übrigens ein Vermerk, den ich schon im Juni letzten Jahres bei Ihnen im Büro gelesen habe.

Zeuge Bodo Mende: Ich weiß darum, dass dieser Vermerk bei vielen, die das Akteneinsichtsrecht genossen haben, besonderes Interesse gefunden hat. Das ist uns nicht entgangen.

Vorsitzender Martin Delius: Nicht ohne Grund! Es ist ja ein wichtiger Punkt, denn es geht da ums Geld, es geht um die Prognoseerhöhung. Man muss sich das noch mal vor Augen führen: Wenn Mitte 2011 die Prognose im Prinzip schon nahezu den Gesamtkostenrahmen erreicht hat – und so sieht es ja dem Vernehmen nach aus – dann ist ja Kritik – –

Zeuge Bodo Mende: Aber nur die Prognose!

Vorsitzender Martin Delius: Ja, aber es ist ja die Prognose. Bis man zu einer Prognoseerhöhung kommt – das haben Sie ja schon dargestellt –, müssen ja eine Risikoeinschätzung, eine Risikoeintrittswahrscheinlichkeit eine bestimmte Höhe erreicht haben, es muss aufgenommen worden sein.

Eine konkrete Frage noch: Haben Sie diesen Vermerk – der ist ja von einem Referendar geschrieben worden – dem Regierenden vorgelegt?

Zeuge Bodo Mende: Der ist automatisch im Rahmen der Aufsichtsratsunterlagen als Votum zu diesem Tagesordnungspunkt natürlich auch an den Regierenden gegangen.

Vorsitzender Martin Delius: So habe ich ihn auch gefunden. Hat der Regierende mit Ihnen mal darüber gesprochen?

Zeuge Bodo Mende: Nein bzw. da wurde – – Weiß ich jetzt nicht mehr, weiß ich einfach nicht mehr.

A.5 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Hans-Joachim Paap, 25. Sitzung, 28.03.2014, S. 66 – 67

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 66

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll I UntABER 17/25
28. März 2014

Zeuge Hans-Joachim Paap: Ja! Weil das ja – – Sie müssen sich das so vorstellen: Unser Monatsbericht hat diese Deckblätter mit den Pfeilen, um gleich einen Überblick zu haben, für jeden erkennbar: Da ist Handlungsbedarf. – Dahinter liegt natürlich eine ganze Menge Information.

Vorsitzender Martin Delius: Da schließt sich für mich folgende Frage an: Hat die Geschäftsführung die Brisanz Ihrer quantifizierten Darstellung verstanden?

Zeuge Hans-Joachim Paap: Also, ich sage ja immer: Diese Brisanz ist mit der Einleitung von Herrn Manninger, so nach dem Motto: Wir wissen, das ist ein Ritt auf der Rasierklinge,

- pl/ur -

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 67

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll I UntABER 17/25
28. März 2014

aber ob das funktioniert, können wir erst Ende April, Anfang Mai sagen. – Also, das ist doch eine Offenbarung schlechthin.

Vorsitzender Martin Delius: Na ja, die Geschäftsführung –, insbesondere Herr Körtgen war ja in den Sitzungen, wo Sie diese quantifizierte Darstellung und auch die Brisanz in diesem Satz dargestellt haben. So habe ich Sie jetzt verstanden. – [Zeuge Hans-Joachim Paap: Ja!] – Herr Körtgen war dann aber auch bei den Statusberichten und Sachstandsberichten in der Aufsichtsratssitzung da, wo dann die Ampeln gelb waren. Das heißt, wenn er verstanden hat, wie brisant das war, und wenn das Thema war und Sie das auch klargemacht haben in den Geschäftsführersitzungen, muss Ihnen doch aufgefallen sein bzw. muss er doch daran mitgewirkt haben, das in der Aufsichtsratssitzung möglicherweise nicht so brisant darzustellen.

Zeuge Hans-Joachim Paap: Da kann ich nichts zu sagen.

Vorsitzender Martin Delius: Deswegen frage ich Sie, ob das in der Geschäftsführungssitzung explizit als „Hier läuft das gegen die Wand“ dargestellt wurde, und ob Sie den Eindruck hatten, dass auch Herr Körtgen das verstanden hat, weil dazu können Sie ja etwas sagen.

Zeuge Hans-Joachim Paap: Also, ich denke schon, dass er es verstanden hat, auch wenn er es nicht zugeben will.

Vorsitzender Martin Delius: Was er zugibt und was nicht, das – –

Zeuge Hans-Joachim Paap: Das ist eine andere Sache, aber ich glaube schon, dass er intellektuell dazu in der Lage war, genau diese Schlüsse daraus zu ziehen.

**A.6 Auszug Wortprotokoll d. Vernehmung Dr.-Ing. Manfred Körtgen, 35. Sitzung, 21.11.2014,
S. 88 – 90**

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 88

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll 1UntABER 17/35
21. November 2014

Andreas Otto (GRÜNE): Okay! Dann habe ich noch eine Frage zu dem Protokoll der Geschäftsführung Nr. 15, 2006. Das haben wir in FBB 481 A gefunden. Da gibt es auf der Seite 2 – – 2006, am 14. 8., waren Sie da schon in der Geschäftsführung?

Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen: Nein! Herr Weyer!

Andreas Otto (GRÜNE): Ach, das war Herr Weyer! Aber vielleicht wissen Sie das ja oder können etwas dazu sagen. Da steht drin:

GT berichtet über die erheblichen Defizite der Leistungen des Projektsteuerers Gronauer.

Wahrscheinlich heißt der Cronauer und ist der Vorläufer von WSP CBP, würde ich jetzt mal annehmen.

Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen: Darf ich Sie aufklären? CBP heißt Cronauer Planen und Bauen.

Andreas Otto (GRÜNE): Genau!

Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen: Oder im Sprachgebrauch: Cash Before Planning!

Andreas Otto (GRÜNE): Ah ja! Auch nicht schlecht. Dann steht hier:

Mit dem Projektsteuerer ist für den 15. 8. ein abschließender Gesprächstermin vereinbart. In dem Gespräch soll geklärt werden, ob eine weitere Zusammenarbeit überhaupt noch möglich erscheint. Nach Einschätzung von Herrn Körtgen dürfte der Projektsteuerer auch zukünftig nicht in der Lage sein, die angeforderten Leistungen vertragsgemäß zu erbringen.

Das deutet an, dass Sie 2006 mit dem Projektsteuerer Cronauer sehr unzufrieden waren.

Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen: Wir hatten sehr viele Diskussionen, ja. Hatte ich beim letzten Mal auch gesagt. Man musste ihn oft treten, der dauernde Personalwechsel – das habe ich unumwunden deutlich gemacht, und der stand auch an verschiedenen Stellen mal ganz an der Ecke. Aber man hat sich letztlich immer wieder gefunden, indem dann Personal korrigiert wurde, aufgestockt wurde usw. Herr Cronauer selbst – den gibt es ja noch, gab es noch, der hat seine Firma jetzt verkauft – war auch öfters da, und wie das im Geschäftsleben ist: Da gibt es Höhen und Tiefen. Aber in der Tat gab es oft Probleme. Vielleicht ein Letztes dazu: Herr Manninger hat seinerzeit den Auftrag persönlich akquiriert und angenommen. Nach Auftrag war Herr Manninger drei Tage in Berlin und zwei in Frankfurt, weil er da Niederlassungsleiter war. Da habe ich dann – fragen Sie mich nicht, welches Jahr – gefordert, dass das nicht mehr passiert, sondern dass man fünf Tage die Woche für das Projekt da ist. Dann hat er sich gegen das Projekt für Frankfurt entschieden, und in dem Zusammenhang ist Herr Thomas Schwarz als neuer Leiter Projektsteuerung akquiriert worden, der dann bis 2009 Leiter der Projektsteuerung war und dann wegging, und dann kam Herr Manninger wieder, also kein anderer, sondern Herr Manninger wieder. Also, das ist so der Ablauf.

Andreas Otto (GRÜNE): Alles klar! Also Sie haben aber schon 2006 Grund gehabt, sich in der Geschäftsführung zu beklagen über den Projektsteuerer, und haben, wie Sie jetzt benennen, auch verschiedene Dinge vorgeschlagen. Würden Sie denken, dass die Arbeit des Projektsteuerers in der Qualität seit 2006 bis 2012 – ist ja so ein Zeitstrahl, sechs Jahre sind ja eine ganze Menge – besser geworden ist, oder ist die gleichbleibend schlecht gewesen aus Ihrer Sicht?

Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen: Also, Herr Otto, es ist ja so: Man kann ja Dinge mal deutlich machen, die nicht gut laufen. Das ist ja auch heute in der Diskussion oft angeführt worden. Dann können sie sich auch bessern, und sie haben sich ja auch gebessert. Aber es ist immer so ein gewisses Auf und Ab, hängt einfach mit dem Personal zusammen, ich sage das mal ganz deutlich, denn das sind alles sogenannte weiche Faktoren. Haben Sie gutes Personal, haben Sie einen guten Projektsteuerer. Wenn Sie das nicht haben, haben Sie da ein Riesenproblem. Der Wechsel in den Projektsteuerungen, auch bei CBP, war nicht ganz unerheblich, allein schon von der Spitze aus. Das gibt sich dann die Waage, und letztlich hat man daran auch festgehalten, auch nach mir, und sich da zusammengerauft. Aber es gab sehr viele Reibungspunkte, weil die Vorstellungen des Bauherren in der Leistungserbringung – Da waren auch die Juristen oft dabei: Wie kann man einen Passus aus einem Vertrag auslegen? Muss

ich das machen, muss ich das nicht machen? – Das sind ja die ganz üblichen Streitigkeiten, die es bei Gewerken ja auch gibt: Muss ich jetzt den Rahmen machen, oder muss ich ihn nicht machen? – Also das war so der Hintergrund.

Andreas Otto (GRÜNE): Weil ich mich natürlich nach wie vor frage: Auf der Aufsichtsrats-sitzung Mai 2012 wurden ja verschiedene Varianten diskutiert, ob man sich jetzt von Unter-nehmen trennen muss und falls ja, von welchen, und da hat es dann den Generalplaner er-wischt, und der Projektsteuerer, mit dem auch Sie nicht immer so ganz zufrieden waren, ist dageblieben. Können Sie etwas über diese Diskussion sagen, was nicht im Protokoll steht?

Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen: Also die Diskussion, so wie ich das mitbekommen habe, war ja nicht ganz einfach, auch bei den Gesellschaftern, soweit ich noch dabei war – [Andreas Otto (GRÜNE): Das glaube ich Ihnen gerne!] –, weil man auch den Terminstrahl gesehen hat – ähnlich 2010, wie ich das eben gesagt habe. Wenn man da wechselt, ist wieder ein Leck drin. Die Diskussion war schon so: Was passiert eigentlich, wenn wir uns jetzt von dem tren-nen oder von dem trennen? – Ich hatte ja eben gesagt: Herr Korkhaus hatte sich da schon et-was zurechtgelegt in Richtung Planer, aber die eigentliche Diskussion über den Projektsteuer-er an der Stelle ist in meinem Beisein so nicht geführt worden. Ob das nachher – – Nee, da kann ich nichts zu sagen.

A.7 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Dr.-Ing. Manfred Körtgen, 35. Sitzung, 21.11.2014, S. 94

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 94

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll 1 UntABER 17/35
21. November 2014

Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen: Ich möchte nicht die Unwahrheit sagen. Ich hatte es eben schon angedeutet – [Andreas Otto (GRÜNE): Nee!] –: Der Hauptinitiator von Änderungswünschen – das sieht man an dem Änderungsprozedere – ist Herr Schwarz gewesen. Er hat gesagt: Wir brauchen mehr Flächen für Läden. Wir brauchen mehr Lounges. Das muss Air Berlin haben, sonst gehen die nicht in Betrieb. – Da war auch die Zeit schon mit Etihad. – Es kann nicht sein, dass das ist. – Jetzt habe ich gesagt: Da hätten sie früher kommen müssen. – Ja, das geht nicht, unser Hauptkunde, 33 Prozent Marktanteil – usw. Das funktioniert alles nicht. – Also da kam die Hauptinitiative dann her zu sagen: Nein, wir brauchen das! Baustopp, ja, hm, dann fragen wir doch mal die, die es machen müssen! – Ja, und nicht nur einmal hatte er sich schon vorher informiert bei Herrn Korkhaus und bei Herrn Nozon.

Stefan Evers (CDU): Herr Schwarz? Herr Schwarz hat unter Umgehung der sonstigen Strukturen direkt – –

Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen: Das ist schon vorgekommen, ja, um mir da auch ein bisschen den Wind aus den Segeln zu nehmen: Wenn Sie sagen, das geht nicht – ich glaube, das geht doch.

Stefan Evers (CDU): Wie hat sich das für Sie festgemacht? Gibt es da Schriftverkehr? Hat er das schriftlich gemacht?

Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen: Das macht er natürlich nicht. Das macht man natürlich nicht, sondern – – Wie kommt das? Wenn Sie also mit den Leuten sprechen, wissen die erstens, die sind schon vorgewarnt. Die machen Aussagen, wo ich dann sage: Können die doch gar nicht wissen. – Also das ist nichts Schriftliches, sondern da wird vorgebaut: Das muss da irgendwie gehen. – Und Herr Schwarz ist auch auf der Baustelle gewesen und hat sich das angeguckt. So ist der Prozess entstanden. Dann ist allerdings dieses Änderungsmanagement in Gang gekommen, dann kam wieder das Thema: Wir haben doch einen Baustopp beschlossen. – Ja, aber für den Kunden! Wenn das denn machbar ist, dann sollten wir das machen. – Zum Schluss hieß es dann: Das müssen wir machen.

A.8 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Christian Manniger, 38. Sitzung, 09.01.2015, S. 44-45

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 44

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll 1UntABER 17/38
9. Januar 2015

Zeuge Christian Manniger: Entweder habe ich noch in den paar Unterlagen, die ich bei mir habe, noch da was liegen. Ansonsten könnte ich auch nicht mehr suchen, sage ich mal, weil ich ja nicht mehr im Unternehmen bin.

Ansonsten war es einfach so, dass Drees & Sommer in dem einen Jahr, wo sie als Construction Manager verantwortlich waren für das Fluggasterminal viel tiefer eingebunden waren und wir wirklich nur als Überflieger quasi, ja, wie der Gesamtprojektsteuerer für den Gesamtflughafen tätig waren. Und wir waren bei vielen, vielen internen Abstimmungsrunden in diesem einen Jahr, was das FGT angegangen ist, überhaupt nicht eingebunden. Wir waren ja – – Zu dem Zeitpunkt haben wir das Fluggasterminal nur mit zwei Leuten betreut.

Vorsitzender Martin Delius: Das ist interessant, ich werde auch gleich sagen warum: Weil uns beide Geschäftsführer und auch der technische Leiter zu dem damaligen Zeitpunkt, also in Personalunion Körtgen, in ihren Aussagen auf die Frage hin: Warum hat man auf den Drees-&-Sommer-Bericht nicht gehört? –, was man offensichtlich nicht getan hat, uns erzählt haben, dass Drees & Sommer eigentlich –, dass niemand so genau wusste, was die machen, dass die eigentlich gar nicht so sehr mit dem Projekt – – Also, dass sie dann keine große Wirkmächtigkeit in der Flughafengesellschaft entfaltet haben – ich interpretiere jetzt die Aussagen, weil ich sie hier nicht zitieren kann – und man sich stattdessen auf WSP CBP berufen hat, auch in dem Jahr 2008. Jetzt sagen Sie, Sie waren nur mit zwei Leuten beteiligt, und Drees & Sommer war eigentlich der Projektsteuerer für TGA an der Stelle.

Zeuge Christian Manniger: Nicht nur für TGA, sondern für das gesamte Fluggasterminal. Der war quasi der Detailprojektsteuerer. Das Konstrukt, damals noch mit der Hinzuziehung eines Construction Managers, war ja so, dass man versuchen wollte aufseiten des Bauherrn, die Managementkapazitäten nach wie vor möglichst gering zu halten, einschließlich der Projektsteuerung, und dafür sollte der Construction Manager sehr tiefgreifende Leistungen erbringen. Wir haben ja damals auch mitgeboten, wir wollten das auch machen, und unser Angebot lag bei Weitem, also mindestens das Drei-, wenn nicht sogar das Vierfache über dem, was Drees & Sommer angeboten hat. Wir konnten gar nicht in allen Details eingebunden sein. Allerdings war es tatsächlich so, dass – soweit ich das mitbekommen habe – der Flughafen tatsächlich mit der Leistung von Drees & Sommer nicht so glücklich gewesen ist, um das mal so auszudrücken. Woher allerdings diese –, woher das kam, wieso man damit jetzt nicht so zufrieden war – und für mich kam es dann letztendlich auch überraschend, dass man ihn nicht weiter beauftragt hat –, das kann ich Ihnen im Detail nicht sagen.

Vorsitzender Martin Delius: Ja, für uns ist das auch sehr überraschend, weil, wie gesagt, die Aussage von Herrn Körtgen, der ja dann Ende 2008, Anfang 2009 Geschäftsführer gewesen ist und ja auch maßgeblich entschieden hat, dass Drees & Sommer nicht weiter beauftragt bleibt, ist ja: Er konnte sich nicht vorstellen, was die überhaupt gemacht haben. – Jetzt widerspricht sich das mit Ihrer Aussage, und ich bin auch geneigt, eher Ihrer Aussage zu glauben, denn es geht ja aus dem Bericht hervor, dass sich Drees & Sommer intensiv auch mit den Problemen auseinandergesetzt hat. Wissen Sie, ob sich WSP CBP – damals die Kollegin, gehe ich davon aus – mit Drees & Sommer während der Erstellung der Berichte ausgetauscht hat?

Zeuge Christian Manniger: Das weiß ich nicht, das kann ich Ihnen nicht sagen.

Vorsitzender Martin Delius: Werden wir sie fragen. – Können Sie sich denn vorstellen, warum man trotz der jetzt von Ihnen beschriebenen unterschiedlichen Strukturen, Aufgabenstellungen zwischen WSP CBP und Drees & Sommer diesen Bericht, so ist im Moment unser Informationsstand, von Drees & Sommer nicht an den Aufsichtsrat weitergeben hat und stattdessen auf die Controllingberichte von WSP CBP in diesem Bereich zurückgegriffen hat?

Zeuge Christian Manninger: Nein, weiß ich nicht. Ich kann es mir nur so erklären: Der bisherige, der Regelbericht war halt immer dieser Controllingbericht, und, wie gesagt, ich war damals in die Erstellung – 2008 – dieses Controllingberichts nicht eingebunden. Ich habe maximal das Ergebnis zu Gesicht bekommen. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass man, wenn uns der Bericht von Drees & Sommer vorgelegen hat, dass man durchaus mit dem Flughafen abgewogen hat, was man da von den Inhalten in den Controllingbericht hineingibt und was nicht. Aber, wie gesagt, das sind reine Vermutungen von meiner Seite.

Vorsitzender Martin Delius: Dazu werden wir die Verantwortlichen noch befragen. Das ist ja auf jeden Fall eine interessante Frage. Wir haben bisher – zu Ihrer Information – keinen Hinweis darauf, dass WSP CBP der Bericht von Drees & Sommer überhaupt zugegangen ist.

Zeuge Christian Manninger: Genau! Das kommt noch mit dazu. Weiß ich jetzt auch nicht.

Vorsitzender Martin Delius: Gut! Dann würde ich den Sachverhalt erst mal hintanstellen. – Kommen wir zu den Leistungen durch die pg bbi. Bei der Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 16. Mai 2012 sagten Sie, dass die pg bbi durch WSP CBP eng geführt worden sei. Die enge Führung hätte ich gern noch mal ein bisschen erläutert.

Zeuge Christian Manninger: Die enge Führung hat sich dadurch manifestiert, dass, was die Planung angeht, dass da von unserer Seite ein entsprechender Mitarbeiter, nämlich der Herr Peterhänsel, mit Unterstützung sich sehr eng abgestimmt hat damals mit dem Herrn Paap und dem Herrn Nozon und da letztendlich unsere Steuerungsbelange mit hineingebracht hat. Und auf Objektüberwachungsseite war es im Wesentlichen zum damaligen Zeitpunkt noch innerhalb meines Teams – da gehörten dann mehrere dazu – insbesondere der Herr Weber und der Herr Blank, die sich letztendlich – ja, was heißt „enge Führung“? –, die sich halt eng mit der pg bbi abgestimmt haben, die geschaut haben, dass sie ihre Leistungen erbringen, die auch wiederholt sich mit dem Flughafen abgestimmt haben, ob wir jetzt an der Stelle Rechnerkürzungen vornehmen, ob wir Mängelrügen herauschicken etc.

A.9 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 70 – 71

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 70

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll 1UntABER 17/45
5. Juni 2015

Vorsitzender Martin Delius: Okay. – Uns liegt ein Vermerk von Herrn Tietz vor – aus den Vorbereitungsunterlagen –, den er zur Vorbereitung der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 16. Mai erstellt hat. Darin geht es auch um die Ursache der Verschiebung der Inbetriebnahme, und Herr Tietz erläutert seine Auffassung zu verschiedenen Sachverhalten. Ich nehme an, das ist Ihnen noch im Gedächtnis. Ich halte Ihnen das auch gleich im Zitat noch

- bu/vo -

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 71

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll 1UntABER 17/45
5. Juni 2015

vor. Das ist Seite 4 im Ordner SenInn 3 – für die Kolleginnen und Kollegen. Und zwar steht da:

Die von der FBB dargestellten zeitlich sehr kurzen Abläufe und die erst spät einsetzende Erkenntnis, dass der Eröffnungstermin nicht mehr gehalten werden kann, zeugen von erheblichem Missmanagement und einer unprofessionellen Vorgehensweise aller Beteiligten.

– So ähnlich haben Sie sich ja auch gerade schon geäußert. –

Auch die Aufgabenerfüllung der Projektsteuerung WSP CBP muss hinterfragt werden, die für den Controllingbericht verantwortlich ist und augenscheinlich die potenziellen Verzögerungsgründe (Entrauchungsanlage) in Gänze falsch bewertet hat.

Zu der Einschätzung habe ich jetzt folgende Fragen: Deckt sich die Auffassung, alle Beteiligten, also auch der Aufsichtsrat, seien unprofessionell vorgegangen, mit Ihrer Auffassung? – Steht da.

Zeuge Frank Henkel: Sie haben es ja gerade vorgelesen. Ich glaube, die Formulierung von Herrn Tietz bezog sich auf alle, nicht auf den Aufsichtsrat, aber auch das gehört ein Stück zur Wahrheit, ist doch klar. Wenn man eine solche Situation vortrifft, das habe ich vorhin auch deutlich gemacht, trifft alle eine entsprechende Mitschuld, den einen mehr, den anderen weniger. Ich mache es denen, die im Aufsichtsrat waren, bevor ich eingetreten bin, nicht zum Vorwurf, weil sie im Grunde dieselbe Erfahrung gemacht haben, wie ich sie offensichtlich gemacht habe. Der Umgang mit Controllingberichten und die entsprechende Auslegung bzw. Erläuterungen in bestimmten Sitzungen – da sind Dinge dann dabei, wo jedes Mal oder fast jedes Mal erläutert wird, sie sind nicht bestimmend für diese oder jene Nickligkeit, die wir in diesem Zusammenhang erlebt haben.

A.10 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 76 – 79

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 76

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll 1UntABER 17/45
5. Juni 2015

Andreas Otto (GRÜNE): Gut, dann machen wir weiter. – Ich habe ein paar Fragen auch zu diesen Vorbereitungen von Ihrem Mitarbeiter. Das betrifft einmal den 20. 4. Da ist unter anderem über die Feuerwehr diskutiert worden – SenInn 2 ist das hier –, also die Vorbereitung für den 20. 4., betrifft 104. Sitzung. Da geht es um die Berliner Feuerwehr, dass die da helfen sollte, wenn es da brennt. Das führt zu der Frage, ob Sie eigentlich aus der Berliner Feuerwehr mal so was wie Amtshilfe genutzt haben – da gibt es ja technische Experten –, ob die Ihnen mal geholfen haben, zu verstehen, was eine Entrauchungsanlage ist, wie die funktionieren muss, was man da machen kann oder, oder. – Haben Sie so eine technische Beratung in Anspruch genommen?

Zeuge Frank Henkel: Nein!

Andreas Otto (GRÜNE): Nicht! – Sind Sie mal auf die Idee gekommen?

Zeuge Frank Henkel: Ich habe vorhin darüber berichtet, dass beim Thema Brandschutzanlage der Herr Großmann jemand war, der, jedenfalls für mich, den Eindruck vermittelte, dass er weiß, wovon er redet, und dass er womöglich auch eine Lösung hat in einer ziemlich technisch komplexen Situation, sodass ich auf diese Idee nicht gekommen bin.

- schy -

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 77

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll 1UntABER 17/45
5. Juni 2015

Andreas Otto (GRÜNE): Aber der Herr Großmann, der kam ja, ich glaube, Ende '13, also nachdem Sie zwei Jahre sich schon mit dem Thema beschäftigen mussten. Es hätte ja auch Ihnen die Idee kommen können, spätestens nach der Absage der Eröffnung im Mai 2012 mal sich mit so was zu befassen oder festzustellen: Hm – kriegen wir ohne Generalplaner eigentlich eine Anlage in Gang, die der geplant hat? – Und wenn ich solche Kompetenzen in meinem Zuständigkeitsbereich möglicherweise habe, dann würde ich auf die Idee kommen, da mal jemand zu fragen – nicht der Fall?

Zeuge Frank Henkel: Mir ist die Idee gar nicht gekommen.

A.11 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Frank Henkel, 45. Sitzung, 05.06.2015, S. 83

Andreas Otto (GRÜNE): Na ja! – Jetzt bin ich inzwischen in 2013, 11. 12. – SenInn 18, 120. Aufsichtsratssitzung. Da geht es um den Fortschrittsbericht BER. Da schreibt der Herr Tietz:

Aus hiesiger Sicht sind die Projektfortschritte seit der letzten Aufsichtsratssitzung im Oktober ernüchternd. Alle kritischen Kernthemen zur Inbetriebnahme BER sind weiterhin ausschließlich mit gelben oder roten Ampeln bewertet. Die FBB kann lediglich beim Pier Nord und beim Lärmschutz einen Ist-Leistungsstand definieren, der in beiden Fällen deutlich hinter dem Soll-Leistungsstand zurückliegt. Die fehlende Definition der restlichen Leistungsstände macht eine abschließende Bewertung des Projektfortschritts unmöglich.

Also anderthalb Jahre Krisenmanagement; die von Ihnen nach dem Abschied von Herrn Amann geforderte Losarbeits-Offensive bringt gar nichts – es gibt weder Fortschritte noch Termine. Was haben Sie denn da gemacht?

Zeuge Frank Henkel: Darüber geredet.

Andreas Otto (GRÜNE): Darüber geredet. – Haben Sie das Gefühl gehabt, dass die anderen Aufsichtsratsmitglieder das so ähnlich sehen? – Vielleicht hat ja der Herr Tietz auch besonders übertrieben in seiner Vorbereitung, und die anderen haben das alles viel rosiger eingeschätzt.

Zeuge Frank Henkel: Den Eindruck habe ich nicht, jedenfalls wenn ich mir auch Diskussionsverläufe anschau und wenn ich mir vor allem Beschlusslagen anschau. Ich habe vorhin schon mal eingestreut, dass ich mich nur an ganz, ganz wenige strittige Abstimmungen erinnern kann. Also die, die mir noch richtig erinnerlich ist, war die letzte, und das war eine Personalfrage. Da habe ich anders gestimmt als der Rest der Berliner. Aber ansonsten – und daraus ersehen Sie, dass es eine gleiche, gleichrangige, gleichwertige Gemütslage gegeben hat und auch ein hinreichendes Problembewusstsein.

Andreas Otto (GRÜNE): Wir sind ja jetzt schon Ende 2013, jetzt sind wir gleich im Frühjahr 2014. Haben Sie irgendwann mal eine Diskussion gehabt, wie man diese Gesellschaft vielleicht noch besser steuern kann? – Es gab immer diese Controlling-Diskussion, die auch der Bundesminister geführt hat, oder andere Dinge. – Oder haben Sie überlegt – das hatten wir hier mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden auch mal diskutiert –, ob man nicht z. B. sich Rat holt bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung oder dergleichen? War das Gegenstand Ihrer Gespräche?

Zeuge Frank Henkel: Nicht Gegenstand der Diskussion, soweit ich mich erinnere. Aber ich will auch noch mal sagen, dass sich ja insbesondere mit dem Eintritt von Mehdorn – der ja als sehr erfahrener Manager kam – aus meiner Sicht bei der FBB einiges getan hat. Es gab ja eine andere, eine neue Struktur. Es gab mit dem Finanzverantwortlichen jemand, den es vorher so nicht gab. Insofern habe ich hier schon einen deutlichen Schritt hin zu mehr Professionalisierung wahrgenommen.

A.12 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Werner Gatzer, 50. Sitzung, 16.10.2015, S. 54 – 55

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 54

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll I UntABER 17/50
16. Oktober 2015

Vorsitzender Martin Delius: Okay, das nur interessehalber. Okay, dann lasse ich es dabei erst mal. Sie waren es nicht. Wir finden raus, wer es war. – Kommen wir zum Bereich

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 55

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll I UntABER 17/50
16. Oktober 2015

„Sprint“. In der Sitzung des Finanzausschusses vom 11. Dezember 2013, also zwei Tage vor der Jahresklausur des Aufsichtsrates in 2013, berichtete Herr Hörmann über Lage und Fortschritt „Sprint“. Der Ausschussvorsitzende, damals noch Herr Markov, kritisierte laut Protokoll die Darstellung von Herrn Hörmann als teilweise widersprüchlich und wenig konkret. – Das ist Seite 151 des Ordners FBB 553. – Zu Ihren Aussagen damals heißt es:

Herr Gatzer schließt sich der Kritik nach den Inhalten des „Sprint“-Berichtes als widersprüchlich wenig konkret und kaum messbaren Inhalten an.

– Der Satz ist nicht ganz richtig. –

Der Inhalt sei aus seiner Sicht zu sehr in der Sprache von Beratern und weniger aus Sicht eines Bauherren abgehalten.

Jetzt gehe ich mal davon aus, dass die Protokolle sprachlich etwas geordnet worden sind. Das legt ja auch dieser „Nichtsatz“ nahe, den ich hier gerade zitiert habe. Deswegen wundere ich mich über die vergleichsweise scharfe Formulierung, es seien ja kaum messbare Inhalte in diesem „Sprint“-Bericht. Können Sie mal erläutern, was das beinhaltete? Also, was hätten Sie erwartet in einem Bericht von Herrn Hörmann an dieser Stelle, und was haben Sie da nicht vorgefunden?

Zeuge Werner Gatzer: Dieser „Sprint“-Bericht neigte dann im weiteren Verlauf dazu, dass – daran kann ich mich erinnern, dass ich diese Wortwahl auch verwendet habe –, dass ich eher das Gefühl hatte, ich kriege hier Präsentationen von Beratungsunternehmen.

Vorsitzender Martin Delius: Ja, so ein Roland-Berger-Pitch.

Zeuge Werner Gatzer: Ja, so schön dann oberflächlich mit positiven Aussagen und ohne es im Detail zu hinterlegen. Das haben wir seinerzeit kritisiert. Ich weiß jetzt nicht mehr genau den Inhalt dieses „Sprint“-Berichts. Sie sagten Dezember 2013? – [Vorsitzender Martin Delius: Ja, vor der Klausur!] – Also Finanzausschusssitzung war das, ne? – [Vorsitzender Martin Delius: Ja, ja!] – Vor der Klausur 2013 – kann ich jetzt nur mutmaßen, was wir da als Thema gehabt haben mit Baufortschritt und dergleichen. Ich kann jetzt auch nur allgemein sagen, das schien uns nicht konkret genug als Beratungsunterlage. So wie wir es auch formuliert haben. Ich habe jetzt nicht mehr im Kopf – –

**A.13 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Solveig Gute, 56. Sitzung, 12.02.2016,
S. 34 – 35**

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 34

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll IUntABER 17/56
12. Februar 2016

Vorsitzender Martin Delius: Okay. Das haben wir so weit. – Dann gibt es noch einen Vermerk der Senatskanzlei, weil das Schreiben von Ihnen vom 6. März spielte eine Rolle beim Treffen des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit mit Herrn Schwarz, das am 30. März desselben Jahres stattfand. In den Vorbereitungsunterlagen von Herrn Wowereit zu diesem Termin ist ein Vermerk von Herrn Prahl – das ist ein Mitarbeiter der Senatskanzlei – enthalten, wo Herr Prahl zu Ihrem Schreiben Folgendes schreibt:

Ein Gespräch mit den Bürgen hat zwischenzeitlich stattgefunden. Darin hat PwC mündlich die kritische Bewertung bereits zurückgezogen. Ein Protokoll steht jedoch aus.

Das ist Seite 63 der Unterlage SKzl 772. – Stimmen Sie dem zu? Stimmt das?

Zeugin Solveig Gute: Ich glaube, mich zu erinnern, worum es darin geht. Wir haben in der Sitzung die Frage zu beantworten gehabt: Ist die Inbetriebnahme gefährdet, ja oder nein? –, und haben klargestellt, dass wir nicht gesagt haben, die Betrieb- – die Inbetriebnahme – ich werde dieses Wort noch lernen! – ist gefährdet, sondern sie könnte aus unserer Sicht gefährdet sein. Und das ist als quasi Rücknahme, denke ich, interpretiert worden.

Vorsitzender Martin Delius: Na, tatsächlich könnte man das auch als Rücknahme interpretieren, so wie Sie es jetzt ausdrücken. Wenn ich noch mal den Satz zitieren darf aus dem Schreiben, wo drinsteht „... unseres Erachtens die zeitgerechte und geordnete Inbetriebnahme als erheblich gefährdet einzuschätzen“. Also wenn man dann sagt, okay – –

Zeugin Solveig Gute: Ja, da ist tatsächlich dieses „geordnet“, denke ich, wichtig. Also es hätte theoretisch ja eine Inbetriebnahme geben können, und dann – ähnlich wie in Heathrow oder so – aber eben mit Chaos verbunden. Aber es hätte nicht notwendigerweise definitiv gar keine Inbetriebnahme geben können. Das war so ein bisschen in der Sitzung der Streit oder die Diskussion.

Vorsitzender Martin Delius: Wir haben das hier öfter, dass es immer um eins oder null geht, also wenn Sie verstehen, was ich meine. – [Zeugin Solveig Gute: IT!] – Nein, nicht nur IT, sondern einfach die Aussagen, die wir hier regelmäßig hören zu kritischen Stellungnahmen, zur Inbetriebnahmefähigkeit des Flughafens, zur Terminschiene, zu Kostenprognosen. Aber niemand hat gesagt, er ist sich absolut sicher, dass es nicht mehr klappt. So ähnlich, wie Sie es gerade ausgedrückt haben: Deswegen haben wir den Plan weiterverfolgt, und deswegen haben wir nichts getan oder nichts gesagt. – Gut, man kann es verstehen in so einem Projektablauf, solange keines der Rädchen sagt: Ich bewege mich jetzt nicht mehr –, läuft das halt weiter, aber Sie haben ja in Ihrem Beruf – das haben Sie jetzt auch in Ihrer Aussage klargemacht – ganz viele Ermessensentscheidungen. Sie müssen Verantwortung übernehmen für Ihre eigene Erfahrung, das, was Sie daraus ableiten. Ist das eine Arbeitsweise, die Sie nachvollziehen können, also diese: Wir machen erst dann etwas, wenn wir eine unumstößliche absolute Aussage – – Gibt es so etwas überhaupt in Ihrem Job normalerweise? Kann das ein Kriterium sein dafür, ob man ein Projekt weiterverfolgt oder nicht?

Zeugin Solveig Gute: Unsere Aufgabe ist ja das Thema Kapitaleinstufung, und solange mir der Baucontroller oder der Projektsteuerer aufschreibt: Es ist zwar schwierig, aber es kann noch gehen –, bin ich nicht in der Position zu sagen, der Ingenieur macht seine Arbeit nicht richtig. Also das ist so ein bisschen die schwierige Konstellation – wenn Sie einen Ingenieur fragen, und der sagt Ihnen, das klappt, und dann fragen Sie die Kauffrau Frau Gute, und die sagt Ihnen, es klappt vielleicht nicht, wird man geneigt sein, dem Ingenieur zu vertrauen in dieser Fragestellung. Und wenn Ihnen dann der Bauherr noch darlegt: Das klappt, das geht, ich habe das im Griff – –

Vorsitzender Martin Delius: Sehen Sie, das hören wir halt von allen Seiten. Alle sagen halt: Ja, ich war nicht davon überzeugt, dass das Ding fertig wird, aber es hat ja niemand anderes behauptet.

Zeugin Solveig Gute: Ja, ich hätte es nicht beweisen können. Ich muss das ja auch im Prinzip – – ich muss ja anhand objektiver Kriterien sagen können: Und ich kann das jetzt anders einschätzen. – Und nachdem mir die Aufgabe Baucontrolling ja gar nicht obliegt, kann ich das an der Stelle auch nicht.

**A.14 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Solveig Gute, 56. Sitzung, 12.02.2016,
S. 40 – 42**

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 40

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll UntABER 17/56
12. Februar 2016

Harald Moritz (GRÜNE): Noch mal zu den Unterlagen: Die Aufsichtsräte, die wir hier befragt haben, haben hinterher in ihren Befragungen hier, oftmals gesagt: Ja, die Unterlagen – Oder: Sie sind schlecht oder falsch von der Geschäftsführung informiert worden aus den Un-

- pl/krt -

terlagen. Hatten Sie in den entscheidenden Phasen auch das Gefühl, da stimmt was nicht, da fehlt irgendwie -- Oder haben Sie hinterher feststellen müssen: In der Zeit – ich sage mal – zum 20. April 2012, wenn ich mir jetzt ein Jahr später das noch mal betrachte, da waren die Unterlagen falsch oder manipuliert, sodass zwar immer noch „kritisch“ drinstand, dass die Geschäftsführung sich ein bisschen zurückziehen konnte: Wir haben ja gesagt! –, aber für den Leser sozusagen nicht in der Deutlichkeit das Problem hervortrat?

Zeugin Solveig Gute: Würde ich differenziert beantworten. Ich hatte ja vorhin schon angedeutet, dass sich die Qualität der Aufsichtsratsunterlagen nach meiner Wahrnehmung ein Stück weit verbessert hat.

Harald Moritz (GRÜNE): Seit wann?

Zeugin Solveig Gute: 2014/2015, nach hinten rum ist das, glaube ich, so. Jetzt muss man aber auch gucken: Welche Anzahl an Aufsichtsratsunterlagen gab es? Wie viel Vorlauf hatte man bei diesen Aufsichtsratsunterlagen? – Wenn Sie eine Aufsichtsratsunterlage kriegen und haben drei Wochen Zeit, die zu lesen, dann haben Sie auch als Leser natürlich einen ganz anderen Zugang zu diesem Beschlusstext, als wenn Sie ihn zwei Stunden vorher bekommen. Und es ist sicherlich in der Tat so -- Also „manipuliert“ würde ich nicht sagen, aber möglicherweise unvollständig, nicht notwendigerweise bewusst unvollständig, einfach unvollständig, missverständlich geschrieben, sich in Teilen widersprechend, was ich aber so ein Stück weit auf den Umstand zurückführe, dass diese Beschlussvorlagen innerhalb von Stunden – zack, zack, zack – geschrieben wurden, nicht wirklich innerhalb FBB gespiegelt werden konnten aus zeitlichen Gründen, weil man die Unterlagen ja zu einem bestimmten Zeitpunkt zur Verfügung stellen muss. Ich habe einfach den Luxus, und das kann ich für den Aufsichtsrat nicht beurteilen: Ich gucke mir diesen Ordner an, und ich habe dafür Zeit. Ich mache nichts anderes. Das ist, glaube ich, ein sehr großer Vorteil, den wir da haben. Ich habe nicht noch zehn andere Baustellen, um die ich mich gleichzeitig kümmere, sondern wenn ich die Aufsichtsratsunterlagen bekomme, kann ich mir die durchlesen, und dann kann ich mir die auch in Ruhe durchlesen, konzentriert durchlesen. Ich habe Zeit, Rückfragen zu stellen. Das ist es so ein bisschen, warum ich es möglicherweise ein bisschen anders wahrnehme.

Harald Moritz (GRÜNE): Wie viel Zeit haben Sie denn durchschnittlich aufgewandt für so einen Controllingbericht oder für die Unterlagen für die Aufsichtsratssitzung?

Zeugin Solveig Gute: Die Fristen zur Vorlage der Aufsichtsratsunterlagen an den Aufsichtsrat sind unterwegs im Verlauf seit Übernahme unserer Aufgaben mal gekürzt worden um eine Woche. Wir hatten am Anfang -- Anders herum: Wir liefern an die Bürger eine Woche vor Aufsichtsratssitzung, damit die genug Zeit haben, sich unsere Sachen auch anzugucken, unsere Berichte, möglicherweise zu den Gesellschaftern zu gehen und zu sagen: Hier, pass mal auf den Punkt auf. – Wir haben im Moment eine gute Woche Zeit. Wir hatten vor dieser Verkürzung ein paar Tage länger Zeit, aber etwa so eine bis zwei Wochen ist, wenn Sie eine Daumenregel haben wollen, die Zeit, die wir haben.

Harald Moritz (GRÜNE): Und diese Woche haben Sie intensiv gebraucht, oder schätzen Sie ein, dass selbst die Woche nicht wirklich ausreichend ist?

Zeugin Solveig Gute: Also, eine Woche ist für mich wirklich die Untergrenze. – [Harald Moritz (GRÜNE): Untergrenze?] – Das ist schon das, was man sich nehmen sollte an Zeit, um diese – – Also wenn jetzt meine Aufgabe ist, die kompletten Aufsichtsratsunterlagen durchzugehen, würde ich denken – – Ich muss natürlich auch noch einen Bericht schreiben. Das ist etwas anders, wenn Sie es – in Anführungsstrichen – nur lesen. Aber wenn ich meinen Bericht schreiben soll – eine gute Woche, und da sind wir auch außerplanmäßig intensiv beschäftigt. Also das braucht man, glaube ich, auch schon.

A.15 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Solveig Gute, 56. Sitzung, 12.02.2016, S. 62 –

63

┌

Andreas Otto (GRÜNE): Sie brauchen ja nicht zu spekulieren, ich frage nach Ihrer Erinnerung. – Jetzt haben wir vorhin schon rausgearbeitet, Sie als Bürgermandatar waren eigentlich nicht in der Lage, diese technischen Angaben, z. B. aus den Controllingberichten, auf ihren Wahrheitsgehalt hin zu prüfen.

Zeugin Solveig Gute: Genau! Wir haben den Controllingbericht vorliegen, den sehen wir auch durch. Wenn es da kritische Anmerkungen des Projektsteuerers gibt, nehmen wir die auf. Soweit uns das möglich ist, ziehen wir daraus unsere Schlüsse, die wir dem Bürger entsprechend kommunizieren, aber wir nehmen jetzt keine eigene Bewertung vor. Also wir machen nicht das Baucontrolling, das ist in der Gesellschaftersphäre.

Andreas Otto (GRÜNE): Genau! Also Sie konnten nicht sehen, ob eine gelbe Ampel nicht insgeheim doch rot war? Das konnten Sie nicht selber prüfen und beurteilen?

Zeugin Solveig Gute: Nein! Das hätte erfordert, dass wir auch das Baucontrolling tatsächlich machen.

Andreas Otto (GRÜNE): Ja! – Die Leute vom Aufsichtsrat haben uns auch gesagt, sie könnten das nicht. Die Banker, die die Kredite geben, können die das?

Zeugin Solveig Gute: Ich wage zu bezweifeln, dass denen diese Berichte vorgelegen haben.

Andreas Otto (GRÜNE): Okay! Also die können das auch nicht, die haben nicht mal die Berichte. Da zeichnet sich für mich so ein Bild, auch angesichts der Milliardengrößenordnung von diesem Projekt: Es genügt, dass ein Geschäftsführer an der Spitze mit einem Projektmanager zusammen falsche Berichte schreibt, die sind quasi Hochstapler, und es merkt erst mal niemand. Die schaffen es, Sie zu täuschen, die schaffen es, den Aufsichtsrat zu täuschen, und die schaffen es, die Banker zu täuschen, und bei der Bauaufsicht – die lässt sich nicht täuschen – fliegt es irgendwann auf. Ist das eine richtige Beschreibung? Haben Sie das mal so gedacht?

Zeugin Solveig Gute: „Täuschen“ hat ja, glaube ich, so was strafrechtlich Relevantes. Das würde ich nicht unterschreiben. Aber der Projektsteuerer und die Geschäftsleitung sind die, die am Ende des Tages das Projekt beurteilen können.

Andreas Otto (GRÜNE): Haben Sie mal darüber nachgedacht, ob es vielleicht schlau wäre, wenn man irgendjemanden hätte, der diese Berichte beurteilen könnte, weil man sich möglicherweise auf so einen Projektsteuerer und so einen Geschäftsführer nicht hundertprozentig verlassen sollte – spätestens nach dem Mai?

Zeugin Solveig Gute: Dadurch, dass es nicht in meinem Aufgabenbereich liegt, habe ich darüber jetzt nicht nachgedacht. Das Thema ist da sicherlich die Frage Parallelstruktur, also: Hätte man einen zweiten Baucontroller reinschicken können, in wessen Auftrag auch immer? – Aber da hat man sich ja am Anfang drauf verständigt, dass man mit den Gesellschaftern ja auch jemand hat, der das Projekt begleitet. Doppelstrukturen wollte man nicht. Das war dann auch sicherlich die Frage der Effizienz, Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Handelns.

Andreas Otto (GRÜNE): Können denn die Gesellschafter die Berichte verstehen und bewerten?

Zeugin Solveig Gute: Bitte?

Andreas Otto (GRÜNE): Können denn die Gesellschafter diese Berichte bewerten und verstehen, also prüfen hinsichtlich des Wahrheitsgehalts?

Zeugin Solveig Gute: Das kann ich nicht beurteilen, inwieweit der einzelne Gesellschafter das kann oder nicht, aber er kann entscheiden, ob er es kann, und im Zweifel steht ihm frei, da sich Unterstützung zu holen.

A.16 Auszug Wortprotokoll der Vernehmung Wolfgang Hummel, 59. Sitzung, 08.04.2016, S. 48 – 49

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 48

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll 11UntABER 17/59
8. April 2016

Andreas Otto (GRÜNE): Das wäre ja immerhin etwas. – Okay! Wir lassen das mal an der Stelle so stehen.

Ich habe jetzt noch eine andere interessante Frage. In dem Bericht vom Brandenburger Rechnungshof wird auf einen Bürgencontrollerbericht Bezug genommen, und zwar auf den vom

- bu/sth -

Abgeordnetenhaus von Berlin
17. Wahlperiode

Seite 49

Nichtöffentlicher Teil
Wortprotokoll UntABER 17/59
8. April 2016

30. 11. 2012. Da geht es um ein interessantes Thema – ich lese mal den Satz vor, er steht auf Seite 197 im Rechnungshofbericht:

Die Bürgencontroller berichteten am 30. 11. 2012, dass die Arbeiten am BER offenbar nicht wie geplant bis Mitte November 2012 wieder umfassend aufgenommen worden seien und insoweit eine Verweigerungshaltung der bauausführenden Unternehmen bestünde, der nachgegangen werden müsse.

– Zitat Ende. – Ist Ihnen das noch erinnerlich?

Zeuge Wolfgang Hummel: Wer war Absender dieser E-Mail? – Ach so! Das ist jetzt nur das Zitat aus dem Bericht.

Andreas Otto (GRÜNE): Nur im Bericht.

Zeuge Wolfgang Hummel: Also, Sie haben – –

Andreas Otto (GRÜNE): Bericht der Bürgencontroller vom 30. November.

Zeuge Wolfgang Hummel: Also, diese Verweigerung ist jetzt in meiner Bewertung eine Zuspitzung. Was Sie hatten? – Sie hatten ja unterschiedliche Kündigungen, aber sie hatten vor allem bestimmte Maßnahmen der Geschäftsführung, die bei Bauausführungen – – Ich hatte an einer Stelle festgestellt, dass es ausgesprochen viele Nachträge gab. Das heißt, Forderungen für Bauleistungen, die zunächst mal vertraglich gar nicht abgesichert waren. Die typische Analyse bei Nachträgen ist, wenn sie diesen Umfang annehmen, dass jemand sagte: Macht schon mal! Ihr kriegt schon das Geld!

Andreas Otto (GRÜNE): Also eine mündliche Beauftragung quasi?

Zeuge Wolfgang Hummel: Ja – nein, das wird schon gemeldet –, aber in dem Sinne, dass sich jemand gezwungen sieht, diesen Nachträgen nachzugeben, weil er nicht mehr die Zeit hat, um andere Angebote einzuholen. Er will den Termin einhalten.

In der Folge haben Sie dann aber natürlich Maßnahmen, bei denen es so etwas wie einen Stopp gab, wo aber für eine Vielzahl dieser Firmen die Frage offen stand: Wenn die aus ihrer Sicht noch Forderungen haben, aus den Nachträgen, aber jetzt zur Weiterbearbeitung von Vorhaben aufgefordert werden, dann mag das wie eine – wie hieß das da? – Verweigerung aussehen. Das hat aber natürlich quasi eher einen zivilrechtlichen Charakter, wo jemand sagt: Ich habe offene Forderungen. Ich leiste erst mehr, wenn du diese offenen Forderungen bezahlst. – Also das stand oder steht hinter dem, was andere dann vielleicht Verweigerung nennen würden.

Andreas Otto (GRÜNE): War das ein ungewöhnlicher Vorgang und Zustand, oder ist das für Sie normales Business?

Zeuge Wolfgang Hummel: Also, die Berichte, die ich zur Kenntnis nahm, da war ich über das hohe Volumen dieser Nachträge überrascht. Das hatte ich so an keiner Stelle bisher erlebt.

- bu/sth -

B.1 Auszug aus: WSP/CBP: Terminverschiebung Inbetriebnahme BER. 15.05.2012 (FBB 253, S. 404 – 405)

33



- Als Folge wird die FBB sowie WSP CBP noch mehr gezwungen sein, Leistungsteile der pg bbi zu übernehmen. Damit besteht die Gefahr, dass Haftungsgrenzen nicht mehr eindeutig zuordenbar sind.

Weiteres Vorgehen

Variante 1: Prüfung der sofortigen ganz oder teilweise Beendigung des Vertragsverhältnisses mit der pg bbi sowie belastbare Ersatzbeauftragungen

Begründung:

- Wiederholte Schlechtleistung in der Vergangenheit sowie aktuell fehlende Identifikation mit der vertraglich geschuldeten Leistung.
- Kompletter Vertrauensverlust bei den ausführenden Firmen.
- Erheblicher Mehrvergütungsanspruch der pg bbi zur Fortsetzung der Leistung, welcher nicht akzeptiert werden kann.
- Bisherige Termin- und Kostenziele wurde nicht eingehalten.
- Bei ausschließlicher Beendigung des OÜ-Vertrages ist zu erwarten, dass auch die noch notwendigen Restleistungen der Planung nur noch schleppend erbracht werden.

Maßnahmen:

- Juristische Prüfung, inwieweit eine ganz oder teilweise Beendigung des Vertragsverhältnisses möglich ist und welche Schritte unmittelbar einzuleiten sind.
- Aufbau einer OÜ-Struktur bestehend aus ehemaligen Subunternehmern der pg bbi, FBB-Mitarbeitern, WSP CBP Mitarbeitern sowie partiellen Spezialisten für den Brandschutz – hierfür ist ein Zeitfenster von bis zu 6 Wochen vorgesehen.
- Vorbereitung einer Feststellungsklage gegenüber der pg bbi.
- Sicherung der aktuellen Planunterlagen.

Risiken:

- Planunterlagen werden von der pg bbi gesperrt.
- Die leistungsfähigen Subunternehmer der pg bbi sind zu einer Leistungsfortsetzung bei direkter Beauftragung durch die FBB nicht bereit.

Variante 2: Fortführung des Vertragsverhältnisses pg bbi

Begründung:

- Sicherung der Planungskapazitäten
- Kein Interessenkonflikt mit den Subunternehmern der pg bbi.
- Konstanz bei den werkvertraglichen Pflichten

Maßnahmen:

- Unmittelbare Gesprächsaufnahme mit der pg bbi mit der klaren Zielsetzung, dass bis zum 23.05.2012 eine Einigung erzielt werden muss.
- Zusicherung der pg bbi, dass die von der FBB geforderte Personalstruktur zur Verfügung gestellt wird.

Risiken:

- Die pg bbi verzögert den Einigungsprozess mit der Folge, dass sich die Gesamttermine weiter verschieben.

B.2 - Auszug Senatsverwaltung für Inneres und Sport: Vorbereitung der FBB-Aufsichtsratssitzung vom 16.05.2012 (SennInn 3, S. 5 - 7)

5

SennInn 3

Sinne einer pünktlichen Eröffnung von BER zum vereinbarten Termin nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar erscheint hingegen die gelbe Ampelbewertung im letzten Controllingbericht von WSP CBP in dieser Sache, da alleine von der Entscheidung des Bauordnungsamtes die Inbetriebnahme von BER abhing. Hier kann ein deutlicher Mangel in der Bewertung festgestellt werden.

Ursachenanalyse

Grundursache für die Absage des Eröffnungstermins ist laut FBB die gestiegene Komplexität der Entrauchungsanlage im Terminalbereich durch neue EU-Sicherheitsvorschriften.

Bereits seit Sommer 2010 wurden bei der Objektüberwachung Leistungsdefizite festgestellt. Es erfolgte keine Koordination bei der Haustechnik, keine belastbare Terminplanung und keine ausreichende Besetzung der Objektüberwachung bis Ende 2011. Die FBB ging davon aus, dass alle Planungsänderungen durch den Generalplaner planerisch und durch die Baufirmen baulich umgesetzt wurden. Die FBB hat gemeinsam mit der Projektsteuerung Teilleistungen der Objektüberwachung übernommen, um Defizite zu kompensieren. Es kompletter Ersatz der Objektüberwachung konnte aufgrund der Einhaltung des Eröffnungstermins und wegen Unsicherheiten der Haftungsfragen nicht vorgenommen werden.

Bis Mitte April schien eine Realisierung des geplanten Eröffnungstermins mit den höchsten Anstrengungen aller Beteiligten machbar. Erst Ende April wurde deutlich, dass bei der Inbetriebnahme der sicherheitsrelevanten Anlagen kaum Fortschritte zu verzeichnen waren.

Ende April wurde die Brandsicherungsmatrix fehlerbehaftet von der pg bbi an die Firmen weitergereicht, so dass neue Programmierungen stattfinden mussten. Die FBB konnte nach eigener Aussage solche Detailprobleme aus ihrer Bauherrenfunktion heraus nicht erkennen, da sie nicht über eigene Planer und Fachleute verfügt.

Votum: Die FBB sieht die pg bbi als den Hauptverantwortlichen / -schuldigen für die erneute Verschiebung der Eröffnung von BER. Aus hiesiger Sicht wird die Hauptverantwortung ebenfalls bei der pg bbi gesehen, jedoch sind die Rollen der FBB als Bauherr, wie auch der WSP CBP als Projektsteuerung zu hinterfragen.

Es erscheint äußerst merkwürdig, dass die FBB nicht über ausreichend Planer und Fachleute verfügt, um die Funktionsfähigkeit der Brandschutzanlage zu beurteilen. Über solche Kompetenzen sollte der Bauherr aus hiesiger Sicht verfügen, um zu unabhängigen Bewertungen der Sachlage zu kommen und seiner Verantwortung gerecht zu werden. Da dieses anscheinend nicht der Fall ist, trifft auch die FBB ein Verantwortung / Schuld für die Verzögerungen. Ob personelle Konsequenzen aus den Reihen der FBB gezogen werden sollten bleibt in der Diskussion abzuwarten.

Die Bewertungen der Baufortschritte in den Controllingberichten erscheinen nicht den tatsächlichen Fakten zu entsprechen, weshalb auch der WSP CBP eine Verantwortung / Schuld zufällt. So wurden insbesondere die neuen EU-Vorschriften sowie die Entrauchungsanlage von der WSP CBP regelmäßig mit einer gelben Ampel bewertet, was eine Gefährdung der Inbetriebnahme von BER ausschließt. Hier ist zu hinterfragen, wie WSP CBP zukünftig zu einer objektiveren Bewertung der Baufortschritte kommt.

6

Gründe für die Verschiebung der Inbetriebnahme:

- Bei der Inbetriebnahme von sicherheitsrelevanten Anlagen konnten die gesetzten Termine nicht eingehalten werden
- Die bauordnungsrechtlichen Abnahmen für die Piers Nord und Süd musste mehrfach verschoben werden
- Die Brandsteuerungsmatrix war fehlerbehaftet, was zu einem Mehraufwand bei den ausführenden Firmen führte
- pg bbi hat aus eigenen Haftungsgründen eine Eröffnung zum 03.06.12 nicht empfohlen

Votum: Die Gründe für die Verschiebung der Inbetriebnahme wurden durch das gesteigerte Medieninteresse in den letzten Tagen umfassend kommuniziert. Zu hinterfragen ist, ob weitere – der Öffentlichkeit noch nicht bekannte – Gründe für die verzögerte Inbetriebnahme vorliegen.

Maßnahmen

- Verstärkter Eingriff der FBB und der Projektsteuerung in die Objektüberwachung der pg bbi
- Tägliches Monitoring und neue Expertenrunden. Für die FBB ist die personelle Kontinuität zur Aufrechterhaltung von Prozesswissen und technischen Wissen wichtig.
- Erweiterung der Anordnungsrechte der Fachverantwortlichen

Votum: Aus hiesiger Sicht sollte die FBB die Objektüberwachung mit der Projektsteuerung alleinverantwortlich übernehmen oder eine neue Objektüberwachung beauftragen. Hierbei müssen allerdings zunächst die Vertragsverhältnisse mit der pg bbi geklärt werden (s. Folgepunkt).

Ob die vorgeschlagenen Maßnahmen tatsächlich ausreichen, eine pünktliche Eröffnung zum neuen Eröffnungstermin sicherzustellen und weitere Verzögerungen auszuschließen, wird aus hiesiger Sicht bezweifelt. Die Maßnahmen erscheinen als purer Aktionismus, wobei nachhaltige Verfahrensverbesserungen aus den gerade gemachten Erfahrungen nicht erkennbar sind.

Klärung des Vertragsverhältnisses mit der pg bbi

- Der pg bbi ist es nicht gelungen, die Lücke in der Generalplanung seit der Insolvenz des Technikplaners IGK-IGR zu schließen.
- Eine umfassende Koordination im Sinne einer Generalplanung ist nicht festzustellen. Stattdessen ein Vertrauensverlust der Firmen in die pg bbi
- Die pg bbi fühlt sich für die entstandene Situation nicht verantwortlich
- Die pg bbi fordert eine Mehrvergütung nach dem 03.06.12, da ansonsten eine Personalreduzierung oder die Insolvenz der pg bbi droht.

Votum: Als Generalplaner und Objektüberwacher die Verantwortung für die Verzögerung der Inbetriebnahme von sich zu weisen und gleichzeitig eine Personalreduzierung / Insolvenz anzudrohen, wenn eine Mehrvergütung nach dem 03.06.12 ausbleibt, ist aus hiesiger Sicht ein unseriöses Geschäftsgebaren der pg bbi.

Varianten zum weiteren Vorgehen bezüglich der pg bbi

- Beendigung des Vertragsverhältnisses aufgrund von wiederholter Schlechtleistung und des erheblichen Mehrvergütungsanspruches, der nicht akzeptiert werden kann.
Risiken: Planungsunterlagen werden von der pg bbi gesperrt und die leistungsfähigen Subunternehmer der pg bbi sind zu einer Leistungsfortsetzung direkt mit der FBB nicht bereit.
- Fortführung des Vertragsverhältnisses aufgrund der Sicherung von Planungskapazitäten und der weiteren Zusammenarbeit mit den Subunternehmern der pg bbi.
Risiken: Die pg bbi kann den Einigungsprozess verzögern, was die Eröffnung weiter verschiebt, keine Garantie, dass die Schlechtleistung abgestellt wird, bei Nichterfüllung der Mehrvergütungsansprüche Gefahr der Leistungsreduzierung oder Insolvenz und keine Identifikation der pg bbi mit den Leistungsdefiziten feststellbar.

Votum: Nach Aussage der FBB werden dort nicht ausreichend Fachleute und Planer für Detailprobleme in der Bauplanung vorhanden. Es stellt sich die Frage, wer die Aufgaben der pg bbi bei der Beendigung des Vertragsverhältnisses übernimmt. Wie es zu einer Sperrung der Planungsunterlagen durch die pg bbi bei Kündigung kommen kann, ist aus hiesiger Sicht unverständlich, da solche Verwertungsklauseln vertraglich hätten geregelt werden müssen. Die Beendigung des Vertragsverhältnisses wird eine weitere Verzögerung der Fertigstellung von BER nach sich ziehen.

Aus hiesiger Sicht erscheint die Kündigung des Generalplaners, insbesondere aufgrund des unseriösen Geschäftsgebarens und der Schlechtleistung unausweichlich. Dennoch bleibt zu diesem Punkt die Diskussion abzuwarten.

Neuer Terminplan und Inbetriebnahmetermin BER

Die Eröffnung von BER soll zum 01.04.2013 erfolgen.

Votum: Die geplante sechs Monate andauernde Inbetriebnahme der Entrauchungsanlage im Terminalgebäude sticht besonders hervor. Augenscheinlich sind die Probleme bei der automatischen Steuerung der Entrauchungsanlage noch größer als dargestellt. Unverständlich ist, dass der ORAT-Probetrieb lediglich mit einem Monat angesetzt ist. Der laufende ORAT-Probetrieb konnte zu großen Teilen aufgrund der mangelnden bauseitigen Fertigstellung nicht durchgeführt werden konnte. Der vorgelegte Terminplan ist aus hiesiger Sicht nicht ausgereift und sollte grundsätzlich bei der Geschäftsführung hinterfragt werden.

Kosten durch die verzögerte Inbetriebnahme

Eine belastbare Abschätzung der Kosten ist durch die FBB erst nach der Vereinbarung von neuen Terminen mit den ausführenden Firmen und der Feststellung von Vertragsstrafen möglich.

Votum: Es ist davon auszugehen, dass sich die Kosten aufgrund der notwendigen Nacharbeiten deutlich erhöhen werden. Hinzu kommen Regressforderungen der Fluggesellschaften und Gewerbetreibenden, die von der Verschiebung des Eröffnungstermins unmittelbar betroffen sind. Eine umfangreiche Erhöhung der Kreditlinie muss kurzfristig erfolgen, da die Gesamtfinanzierung bis auf ca. 60 Mio. € ausgeschöpft ist.

Siehe nichtöffentliche Anlage

Siehe nichtöffentliche Anlage

Siehe nichtöffentliche Anlage